N°. 98. **A°. 1860**

DINGSDAG **24 APRIL.**

ROTTERDAMSCHE COURANT.

De Abonnementsprijs is *f* 24 's jaars of *f* 6 per drie maanden franco per post door het geheele Rijk.
Behalve aan het Bureau der Courant kan men zich bij alle Boekhandelaars en Postkantoren Abonneren.
Enkele Nommers 10 Cents.

Bureau: Hoogstraat, Wijk 10, N°. 77.

Geboorte-, Trouw- en Doodberigten van 1 tot 5 regels.... *f* 1.—
Iedere regel meer. . . . . - 0.20
Andere Advertentiën per regel . . . . . - 0.20
Groote letters naar plaatsruimte. — Bij iedere Advertentie 45 Cents voor zegelregt en 1 Exemplaar der Courant.

Bij deze Courant behoort een ***BIJVOEGSEL,*** *bevattende het thans van Regeringswege aan de Tweede Kamer ingediende*

ONTWERP VAN WET,
STREKKENDE TOT
AANLEG VAN SPOORWEGEN
voor rekening van den Staat,
MET DE DAARBIJ BEHOORENDE
Memorie van Toelichting.

Spoorwegen. — Stelsel van aanleg.

Staatsspoorwegen of spoorwegen door particuliere industrie? Ziedaar het groote beginsel, dat, alvorens men tot den aanleg besluite, zal behooren te worden uitgemaakt. Kort en zakelijk wenschen wij ook omtrent dit punt onze meening te ontwikkelen.

In het algemeen wenschen wij den Staat, als zoodanig, niet gemengd te zien in hetgeen de particuliere krachten, vereenigd, tot stand kunnen brengen. De Staat mag de plaats van den particulier niet innemen: hij mag en moet alleen de handelingen van den particulier controleren, in zoover de zorg voor het algemeene welzijn, voor de veiligheid, of de rust en orde dit van hem vordert. Evenmin als wij verlangen, dat de Staat voor het moederland zij handelaar of reeder, evenmin kunnen wij ons, in beginsel, vereenigen met het denkbeeld, dat de Staat ondernemer zij van spoorwegen, waarvan de aanleg niet uitsluitend wordt gevorderd ter verdediging des Lands. Wij zijn dus, in beginsel, tegen Staatsspoorwegen gekant, en wenschen het niet te zien toegepast, dan wanneer op overtuigende wijs mogt blijken, dat op geene andere en op geene, voor het Land voordeelige wijze, spoorwegen kunnen worden aangelegd en in exploitatie gebragt. Nu meenen wij, dat de ondervinding nog *niet* de onvermijdelijkheid van aanleg van Staatswege heeft geleerd. De verwerping door de Eerste Kamer van de verleende concessien is daarvan in geenen deele het bewijs; want niemand zal beweren, dat deze concessiën waren tot stand gekomen ten gevolge van eene algemeene mededinging, — en zoo lang de uitkomst daarvan niet is gezien, kan en mag het beginsel, om spoorwegen te doen aanleggen door de particuliere industrie, niet worden losgelaten.

Er moet dus, in de eerste plaats, eene ernstige proef genomen worden met hetgeen de particuliere ondernemingsgeest al of niet vermag; doch daar het niet wenschelijk voorkomt, om, indien de proef mislukt (hetgeen wij niet gelooven), ten derden male de Vertegenwoordiging van een plan te saisisseren, zou te gelijker tijd kunnen worden voorzien in het geval, dat de spoorwegen *niet* konden worden aangelegd door de particuliere nijverheid.

Ons stelsel wordt in de volgende beginselen duidelijk, naar wij hebben, voorgesteld.

De Regering make een plan voor spoorwegen, dat zij ter goedkeuring voorlegge aan de Vertegenwoordiging. In dat plan zijn, als van zelf, twee onderdeelen begrepen, die het stelsel van aanleg vereenvoudigen. Het eerste onderdeel zijn de reeds bestaande wegen, gelijk het in ons voorlaatst artikel is aangetoond. Het tweede onderdeel zijn die wegen, welke door particulieren reeds nu, zonder eenige geldelijke ondersteuning van wege den Staat, worden aangevraagd. Bijv. de weg van Utrecht naar Zwolle, van Scheveningen naar Woerden en van Scheveningen naar Gouda. Zoodanige aanvragen behooren te worden ingewilligd, in zoo verre de algemeene Staatszorg daartegen geen beletsel stelt, en kunnen dan dienen tot onkostbare schakels in de stamlijn.

De rigting van deze stamlijn worde bij de wet vastgesteld, en daarbij worde bepaald, dat de aanleg en exploitatie daarvan zullen worden gegund bij openbare mededinging en onder de daartoe vast te stellen voorwaarden. Die voorwaarden moeten in de wet zelve zijn omschreven, en derhalve moet ook worden vastgesteld de mate van ondersteuning, welke aan iedere lijn afzonderlijk door den Staat zal worden verleend. Reeds nu, intusschen, verklaren wij, dat wij in geen geval onze goedkeuring zouden kunnen schenken aan ondersteuning bij wijze van rente-garantie.

Te gelijker tijd, echter, bepale diezelfde wet, dat de stamlijn of de onderdeelen daarvan voor rekening van den Staat zullen worden *aangelegd*, indien blijken mogt dat de aanleg niet door mededinging kan tot stand komen, tenzij op voorwaarden, die voor den Staat bezwarender waren dan wanneer deze regtstreeks tot den aanleg besloot. De wet make dan tevens uit den voorrang, die, in dit laatste geval, bij den aanleg der lijnen zal moeten plaats hebben; bepale voorts, dat jaarlijks een zoodanig bedrag daartoe zal worden besteed, als telkens blijken zal uit den staat der finantiën, welk maximum dan ook jaarlijks, hetzij bij afzonderlijke wet, hetzij bij hoofdstuk V van de Staatsbegrooting, zal moeten worden aangevraagd; en eindelijk verklare de wet, dat aldus door den Staat aangelegde spoorwegen aan de particuliere industrie *ter exploitatie* zullen worden overgegeven.

Er is nog één geval denkbaar, dat wij almede in de, door ons bedoelde wet wenschen te zien voorzien. Het geval namelijk, dat een gedeelte der lijn, of eene afzonderlijke lijn, uitsluitend in het belang van 's Lands verdediging zou moeten worden aangelegd. Dergelijke lijn, dunkt ons, behoort in het algemeen belang ten allen tijde door den Staat te worden aangelegd.

Wij verlangen dus:

de rigting der lijnen vastgesteld bij de wet;

eene proef genomen, om die lijnen te doen aanleggen en exploiteren door particulieren bij openbare mededinging en met bepaling van de mate van ondersteuning, daartoe door den Staat te verleenen;

en alleen *aanleg* door den Staat en *exploitatie* door particulieren, bijaldien blijken mogt, dat de particuliere ondernemingsgeest tot den aanleg te kort schoot.

De ondersteuning door den Staat te verleenen, hetzij voor den aanleg door anderen, hetzij voor eigen aanleg, moet tevens dermate worden geregeld, dat zij de toekomst onzer finantiën niet op het spel zet, en in ruimere of in mindere mate wordt verleend, al naar gelang de tijdelijke toestand der schatkist het gedoogt.

Ons geheele stelsel kan in weinige woorden aldus worden zamengevat:

„ Verbetering der waterwegen van de groote koop-
„ steden des Rijks; ontheffing der lasten, welke drukken
„ op het verkeer dier wegen; kanalisatie van sommige
„ deelen van ons Land; spoorwegen, die een stamlijn
„ vormen, geschikt om van weêrszijden te worden
„ vertakt en uitgebreid, en reeds dadelijk de deelen
„ des Rijks onderling en met het buitenland verbin-
„ dende; aanleg en exploitatie door particulieren, met
„ eene matige ondersteuning van 's Rijkswege; en,
„ in het ergste geval, aanleg door den Staat en exploi-
„ tatie door particulieren, alles naar regelen en waar-
„ borgen, vast te stellen bij de wet."

Volgt men dezen, of gelijksoortigen weg — dan gelooven wij, dat ruimschoots aan billijke eischen zal zijn voldaan. Slaat ieder daartoe de handen ineen, wij vertrouwen dat het vraagstuk, hetwelk reeds te lang alle andere belangen op den achtergrond schuift, tot bevrediging van billijke verlangens kan worden beslist.

***

BUITENLAND.

ENGELAND.

LONDEN 22 *April.* — Het Hof is van het kasteel van Windsor in het paleis van Buckingham alhier wedergekeerd. Maandag verwacht men den Prins van Wallis van zijn bezoek in Duitschland hier terug, en in het laatst der volgende week vangt hij de reis naar Canada aan.

— De schout bij nacht sir H. B. Martin, dezer dagen, ter vervanging van den vice-admiraal Fanshawe tot opperbevelhebber der vloot van de Middellandsche Zee benoemd, heeft te Woolwich zijne vlag aan boord van de Fisgard geheschen.

— De heer Reeves, die van zijne zending naar Zwitserland hier terug is gekeerd, zou zich op zijne doorreis te Parijs uitgelaten hebben dat hij zijne Regering een voor Frankrijk zeer ongunstig berigt zou moeten geven, en verder hoe de Fransche agenten in Savoije de zaak al te erg doorgedreven en meer dan vier of vijf millioen francs besteed hadden om stemmen te koopen.

— De Observer zegt, dat het berigt van de Press, volgens hetwelk Frankrijk het houden van een Congres zou hebben verzocht ten einde over te gaan tot eene herziening der verdragen van 1815, geheel en al valsch is. De Mogendheden zouden alleen in eene Conferentie bijeenkomen, om over het vraagstuk van Savoije te beslissen.

— De beruchte bokspartij tusschen Sayers en Heenan maakt nog altijd het onderwerp der algemeene gesprekken uit. Graaf Eglington, die tot twee malen toe stadhouder van Ierland was en door het groot tournooi bekend is hetwelk hij tijdens het ministerie Derby aanrigtte, heeft zich verpligt geacht openlijk tegen te spreken dat hij de genoemde bokspartij, of eenige vroegere gedurende zijn leven gehoudene, heeft bijgewoond. Van hunne zijde heeft een aantal kooplieden te Liverpool aan Sayers, den overwinnaar in den strijd, eene beurs met 70 guinees toegezonden, terwijl de post-stoomboot die den 19 dezer naar New-York afvoer eene groote menigte dagbladen mede nam, in welke de bijzonderheden van het gevecht omstandig beschreven zijn, ten einde aan de bewoners der nieuwe wereld de zegepraal van onzen landgenoot op den hunnen te doen kennen.

Zelfs in het Lagerhuis is de zaak ter sprake gebragt. In de zitting van vrijdag vestigde de heer Ewart de aandacht daarop en vroeg den Minister van binnenlandsche zaken af in hoever personen, die zoodanige gevechten hielden of aanmoedigden, wettelijk ter verantwoording konden geroepen worden. De oude waan dat zij strekten om den mannenmoed bij de Engelsche Natie wakker te houden achtte hij sedert lang verdwenen, althans na het afschaffen der stierengevechten en andere barbaarschheden van dien aard hebben onze soldaten vooral niet minder dapper dan vroeger gestreden. Ook de heer Scully noemde het eene schande aan twee menschelijke wezens te vergunnen, in een der meest beschaafde graafschappen van Engeland, elkander twee en een half uur lang te mishandelen, zonder dat de overheid tusschen beide treedt. Ware dit in zijn vaderland, Ierland, gebeurd, aan het geschreeuw over de woeste Ieren zou geen einde komen. Sir C. Lewis, de genoemde Minister, somde in de eerste plaats de gronden op, door de verdedigers van het boksen aangevoerd, waartoe onderanderen behoort dat zoodanige regelregte vuistgevechten het gebruik maken van messen, dolken en knuppels hebben doen verminderen. Wat een strijd als dien tusschen Sayers en Heenan betreft, hij was buiten tegenspraak onwettig en ieder die het voeren daarvan had aangemoedigd kon in regten betrokken worden; het is echter nooit gebruik geweest dat de Regering in zoodanige gevallen eene regterlijke vervolging instelde, doch het staat aan de plaatselijke autoriteiten vrij de zaak voor de bevoegde regtbank te brengen.

— Uit Weenen wordt aan het Office Reuter gemeld, dat eene geheele verandering van Regeringsstelsel wordt verwacht. De centralisatie zou voor alle provincien worden vervangen door een permanent federatief stelsel, hetwelk beter voldoen zal aan het beginsel der nationaliteiten en aan de bijzondere behoeften van iedere provincie. Tevens wordt berigt, hoe het zeker schijnt, dat Keizer Frans Joseph zich tot Koning van Hongarije zal doen kroonen.

FRANKRIJK.

PARIJS 22 April.

(*Particuliere Correspondentie.*)

Zoo als gij bereids door den telegraaf weten zult, is de graaf de Persigny naar Londen wedergekeerd en zijn hierdoor verschillende geruchten vervallen. Ook lord Cowley bevindt zich daar sedert eergisteren avond, om maandag de zitting van het Hoogerhuis bij te wonen, waar interpellatien wegens de door hem aan lord J. Russell gerigte depêches zullen gedaan worden.

Uit Châlons verneem ik dat de troepen welke bestemd zijn om het kamp te vormen aldaar ten deele aangekomen zijn en de vroegere kampementen betrokken hebben. De tenten rijzen overal als door een tooverslag uit den grond op, en door de zorg der officieren, onderofficieren en manschappen der genie worden de werkzaamheden van het effenen der straten met den grootsten ijver voortgezet. De oppervlakte welke het kamp beslaan moet zal bijna eens zoo groot wezen als ten vorigen jare, terwijl het artilleriekamp eene voorname plaats beslaan en ook de kavalerie in grootere evenredigheid dan toen vertegenwoordigd zijn zal.

Het is tegen heden dat de bevolkingen van Savoije geroepen zijn om hunne stem over de aanhechting aan Frankrijk uit te brengen. De Patrie, die zich het meest met deze zaak bezig houdt, zegt dat gisteren het geheele Land zich met geestdrift tot dit werk voorbereidde en dat de landgemeenten zich als een eenig man naar de stembus spoeden zouden. Heden geeft dat blad zijn laatste nieuws dienaangaande in de volgende depêche: „Chambery 22 april, ten 3 ure. — Eene onbeschrijfelijke geestdrift. De Aartsbisschop is aan het hoofd zijner geestelijkheid naar de stembus gegaan. Te Annecy gelijke geestdrift; overal stemt men onder het aanheffen der kreten: Leve Frankrijk! Leve de Keizer!"

Gij ziet, het is altijd dezelfde overdrijving, die de daadzaken met te schitterende kleuren afschildert, als ware het een landverraad de waarheid te zeggen. Het karakter der bevolking van Savoije is integendeel zeer terughoudend, koud en afkeerig van luidruchtige demonstratien. Zij zal, de zeer groote meerderheid althans, — voor Frankrijk stemmen, maar met de kalmte waarmede men een opgelegden pligt vervult, en zonder eenige geestdrift.

Wat hier verder het meest besproken wordt is de depêche des ministers Thouvenel aan den Franschen zaakgelastigde te Bern, die door het dagblad van Lausanne wordt medegedeeld en de nadere ontwikkeling is van eene soort van redevoering, door dien Minister tot den heer Kern gerigt. Daaruit blijkt, wat men vroeger niet wist, hoe Zwitserland zelf aan Frankrijk het sluiten van een geheim verdrag tot verdeeling van Savoije had voorgeslagen, en tot de geheime regeling van de voorwaarden dier dubbele inlijving, met uitsluiting van elke andere Mogendheid. Dus zou Zwitserland, hetwelk thans de handhaving der verdragen van 1815 zoo luide eischt, zelf de schending daarvan beproefd hebben, en zich nu alleen daarom zoo verstoord betoonen omdat zijne verwachtingen teleurgesteld zijn. Wel heet het dat de openbaarmaking van die depêche het gevolg van eene „onbescheidenheid" is, maar zij luidt te veel in het voordeel der Fransche Regering dan dat deze niet een weinig tot het begaan van deze onbescheidenheid zou hebben bijgedragen.

Toen de telegraaf ons gisteren berigt had dat de autoriteiten in Spanje te Bilbao medepligtigen van den generaal Ortega zonder vorm van proces hadden doen ter dood brengen, haastte zich de Constitutionnel dit misbruik van magt af te keuren, zonder te bedenken dat de Regering van welke dat blad zelf het orgaan is zich, in haren oorsprong, eenige handelingen van denzelfden aard heeft te verwijten, en dat de algemeene veiligheidswet in Frankrijk de Regering met eene magt wapent die iederen schuldige, iederen aangeklaagde, aan zijnen natuurlijken regter onttrekt.

— Het gerucht wil dat het de Oostenrijksche gezant Prins Metternich geweest is die den Constitutionnel de hoofddenkbeelden voor het artikel in de pen heeft gegeven, waarin dat blad de nieuwe maatregelen van Oostenrijk ten opzigte van Hongarije zoo luid toejuicht, waaruit men dan verder het gevolg trekt dat er toenadering tusschen Frankrijk en Oostenrijk bestaat, hetwelk met eene langs hoe sterkere verwijdering tusschen Frankrijk en Engeland gelijk zou staan.

— In al de tachtig wijken van Parijs geschiedt dezer dagen de kostelooze inenting der arme kinderen. Overal ziet men de kennisgevingen der maires aangeslagen, die inhouden dat de behoeftige huisgezinnen welke hunne kinderen niet laten inenten voortaan geen onderstand van de bureaux van liefdadigheid genieten zullen, en dat die kinderen in geene scholen of openbare instelling van onderwijs zullen worden opgenomen.

— Gisteren werd in het Théâtre Français een groot feest ten behoeve der achterkleindochter van den grooten Racine gegeven.

BELGIË.

BRUSSEL 22 *April.* — Heden ten drie ure had de plegtige begrafenis van den geachten burgemeester dezer hoofdstad, den heer Ch. de Brouckere, plaats. Het geheele Corps Diplomatiek, de Kamer der Representanten, met haren voorzitter aan het hoofd; de Senaat, het Militair Huis des Konings en dat des Hertogs van Brabant; al de Ministers van Staat; de Gemeenteraad van Brussel; de provinciale raad; het hof van cassatie, dat van appèl; de verschillende regtbanken; de raad der vrije universiteit; de akademie en musea; de dramatische en kunstgenootschappen; de handel, waren daarbij allen vertegenwoordigd.

Naardien het te voorzien was dat het ongunstig weder het uitspreken van de redevoeringen op het kerkhof verbieden zou, geschiedde zulks bij de in de verlichte kapel in het sterfhuis geplaatste lijkkist. Volgens vroeger gemaakte overeenkomst bepaalden zij zich tot drie, waarvan de eerste door den heer Orts, voorzitter van het Huis der Representanten, de tweede door den heer Liedts, minister van Staat, gouverneur der provincie; en de derde door den heer Fontainas, schepen der stad Brussel en waarnemend burgemeester, werd uitgesproken.

Onder den indruk dezer redevoeringen stelde de trein zich in beweging. In de Twaalf Apostelenstraat, op de Plaats en in de Kanselarijstraat, waar al de huizen met zwarte vlaggen getooid waren, stonden de rijdende burgerwacht en de karabiniers in twee gelederen geschaard. Van het sterfhuis naar de kerk werd de lijkkist, op welke de insignien der verschillende ridderorden lagen die de overledene droeg, door de officieren van politie en de deurwaarders der Kamer gedragen. De slippen werden door de heeren Orts en Liedts, den minister van binnenlandsche zaken Rogier en den heer Fontainas gehouden. Na de volvoering der kerkplegtigheden werd de optogt naar het kerkhof buiten de Leuvensche poort voortgezet en de kist aldaar, onder het lossen van geweersalvos, in de groeve nedergelaten. Ten vijf ure was alles afgeloopen.

— Den 11, 12 en 13 dezer had hier de verkooping plaats der moderne schilderijen, door den heer J. F. van Becelaere nagelaten, welke verzameling wel met smaak was bijeengebragt, maar geene schilderijen van allereerst belang bevatte. Zie hier nogtans de aanzienlijke prijzen welke de voornaamste stukken der volgende meesters gegolden hebben: n.° 88, Rosa Bonheur, 17,000; n.° 53, van Daël, 8100; n.° 91, Brassiacat, 5900; n.° 21, B. C. Koekkoek, 5900; n.° 126, Meissonner, 5800; n.° 29, Leys, 5600; n.° 74, Willems, 4600; n.° 78, A. Achenbach, 4600; n.° 131, Leopold Robbert, 4000; n.° 92, Calame, 3900; n.° 102, Paul de la Roche, 3500; n.° 62, Verboeckhoven, 3400; n.° 134, Rob. Fleury, 3200; n.° 36, Ommeganck, 3500; n.° 45, J. C. Schotel, 2900; n.° 65, Verboeckhoven, 2650; n.° 13, Humman, 2000; n.° 142, Troyon, 2100; n.° 76, Willems, 2100; n.° 43, Schelfhout, 1975; n.° 2, Brias, 1900; n.° 42, idem, 1825; n.° 105, Diaz, 1625; n.° 5, de Block, 1575; n.° 49, ten Kate, 1525; n.° 35, Nuyen, 850 francs. Het geheel heeft 183,355 francs opgebragt.

DUITSCHLAND.

BERLIJN 21 *April.* — De Prins Regent en Prins Frederik Willem van Pruissen, die zich laatstleden donderdag van hier naar Wittenberg begaven, werden bij hunne aankomst aldaar door de hoofden der burgerlijke en militaire autoriteiten, de geestelijkheid enz. ontvangen en verwelkomd, waarna zij zich, onder het gelui der klokken, van het station stadwaarts begaven en aldaar het déjeuné gebruikten. Een uur later kwam ook de Erfprins van Anhalt Dessau aan. Na de godsdienstoefening in de slotkerk volgden het plegtig leggen van den eersten steen aan het gedenkteeken voor Melanchton, en de feestrede van professor Nisch. Aan den maaltijd van 60 couverts namen ook de Prinsen deel, die des avonds naar Berlijn en Dessau terugkeerden.

— De Kamer der Afgevaardigden vereenigde zich heden met 207 tegen 68 stemmen met de volgende verklaring van den heer Vincke, zoo als die door de commissie voor de zaak van Hessen was gewijzigd: „De Kamer heeft met levendige goedkeuring de door

de Regering gedane stappen opgemerkt om aan de Keur-Hessische Staatsregeling haar wettig erkend bestaan te waarborgen. Zij voedt het vertrouwen dat de Regering hare houding tegenover het Bondsbesluit van 24 maart krachtig zal handhaven." De Poolsche afgevaardigden onthielden zich van de stemming; de minderheid bestond uit de Conservatieve en Roomsch-Katholieke leden.

WEENEN 21 *April.* — De Donau Zeitung drijft den spot met den ijver van Zwitserland voor de tractaten van 1815 en stelt zijn tegenwoordig gedrag tegenover dat wat het in de aangelegenheden van Neuchatel gehouden heeft.

— Aan een Weener dagblad wordt uit Ancona geschreven: „De beide vreemde bataillons zijn reeds volkomen georganiseerd. Gediende soldaten, wier gedrag alvorens zorgvuldig onderzocht is, maken de kern dezer troepen uit en het geval dat oud adelijke familien hare zonen als gemeene soldaten dienst in het Pauselijk leger laten nemen is meermalen voorgekomen. Dagelijks worden verzoeken van dien aard uit Oostenrijk, Frankrijk, Pruissen, Saksen en Beijeren ontvangen. Men is voornemens het leger door voortgezette aanwervingen tot op 30,000 man te brengen. Er zal een regement kavalerie worden opgerigt en de artillerie met verscheiden batterijen getrokken kanonnen worden voorzien."

ZWITSERLAND.

GENÈVE 21 *April.* — De markies de Turgot, gezant van Frankrijk bij het Zwitsersche Bondgenootschap, wordt te Bern verwacht. De generale staf der vijfde legerafdeeling, onder het bevel van den heer de Salis, is te Solothurn vereenigd. De Bondsraad heeft de haar door de Mogendheden toegezonden antwoorden op zijne nota openbaar gemaakt. Oostenrijk heeft, onder anderen, geantwoord dat het bereid is tot elke vereeniging de hand te leenen welke ten doel heeft Zwitserland gerust te stellen en zijne onzijdigheid tegen elk gevaar te beveiligen. De minister Rechberg voegt er bij hoe hij, met het oog op moeijelijkheden welke de ernstigste pogingen zijner Regering te vergeefs in Italië hebben trachten voor te komen, in de door Frankrijk gedane belofte om zich met Zwitserland en de Mogendheden te verstaan groote aanleiding vindt om te hopen dat het vraagstuk van noordelijk Savoije eene oplossing vinden zal, met al de wettige belangen die in de zaak betrokken zijn in overeenstemming.

De voorloopige gouverneur van Faucigny heeft eene hevige circulaire uitgevaardigd tegen de kiezers die zich van de stemming onthouden hebben en Zwitsersch-gezind zijn. Hij waarschuwt de kiezers „ tegen de „ kuiperijen van mannen, die, daar zij in hunne „ pogingen niet kunnen slagen, het Land in het „ verderf zouden willen storten." Op last der hooge overheid zijn overal Fransche vlaggen geheschen, en algemeen wordt op de kiezers de meest mogelijke pressie uitgeoefend.

ITALIË.

TURIJN 19 *April.* — Het Dagblad van Turijn zegt uit eene goede bron te weten dat de schadeloosstelling, door Frankrijk aan Sardinië als aandeel aan de openbare schuld der afgestane provincien Savoije en Nizza te betalen, 150 millioen francs bedragen zal, waarvoor geene schuldbekentenissen zullen worden uitgegeven, maar die zij, op korte termijnen, in spetie betalen zou.

ROME 17 *April.* — De in België gesloten leening bedraagt 50 millioen francs en is tegen 90 percent tot 4½ percent interest gesloten. Het Dagblad van Rome berigt de vorming eener commissie van kardinalen, uit de kardinalen Willecourt, Wiseman en Reisach zamengesteld en van welke de Minister van finantien voorzitter zijn zal. Haar doel is het in ontvangst nemen der tot verdediging van den Kerkelijken Staat aangeboden giften.

— De generaal de Lamoricière zal den 19 dezer naar de provincien afreizen, na verschillende en doortastende maatregelen van organisatie genomen te hebben. Er is bevel tot reorganisatie der kavalerie gegeven.

— Het verspreid gerucht der verbanning van de prinsen Gabrielli en Raspoli is van grond ontbloot, maar men verzekert dat de correspondenten van het Journal des Débats en van le Nord uit Rome verbannen zijn.

NAPELS 17 *April.* — Uit Sicilië verneemt men dat de gewapende benden verstrooid zijn en de laatste overblijfselen daarvan ijverig vervolgd werden. Naar men verzekerde zijn dertien in het Franciskaner klooster te Palermo gevatte opstandelingen gefusilleerd en verscheiden monniken ter dood veroordeeld. Het gerucht wegens een opstand in Calabrië wordt tegengesproken.

SPANJE.

MADRID 18 *April.* — Men voedde eenige vrees voor de bestendigheid des tusschen Spanje en Marokko gesloten vredes, omdat de gevolmagtigden die de Keizer in zijnen naam voor de definitieve vaststelling van het verdrag zenden zou niet kwamen opdagen, weshalve men de opregtheid van Muley Abbas en de waarde der door hem bekrachtigde preliminairen begon te betwijfelen. Die vrees is thans geweken, nu Muley Abbas een brief aan den maarschalk O'Donnell geschreven heeft om hem de namen der door Sidi Mohammed benoemde gevolmagtigden mede te deelen, met bijvoeging dat hunne aankomst alleen door de moeijelijke gemeenschap vertraagd was. In dien brief wordt tevens de wensch des Keizers geuit om een spoedig einde aan de onderhandelingen te maken en gezegd dat men zich te Fez met de betaling der oorlogsschadeloosstelling bezig hield.

Men houdt het er hier voor dat de burgeroorlog in Marokko uitgebroken en de Keizer genoodzaakt geworden is een pretendent te vervolgen, waarin, meer dan in het ongunstig weder, de oorzaak van het vertragen der onderhandelingen gezocht zou moeten worden.

Per Telegraaf.

LONDEN 23 April.

Volgens eene depêche uit Weenen aan den Times is de minister von Brück afgetreden, maar weet men nog niet wie zijn opvolger zijn zal.

Graaf Persigny wordt morgen hier terug verwacht.

CHAMBERY 22 April.

De Fransche troepen zijn dezen morgen vertrokken en de posten worden door de nationale garde bezet. Eene talrijke menigte heeft bereids deel genomen aan de stemming, en zulks met kalmte, doch vastberadenheid. De stad prijkt overal met Fransche en met eenige Italiaansche vlaggen.

Een honderdtal met de St. Helena-medaille versierden opende den stoet, met muziek aan het hoofd en met vaandels, waarop het woord *ja* te lezen stond. De bewoners der voorsteden, de vereeniging van werklieden, de geestelijke orden met dergelijke vaandels, de geestelijkheid, de overheid en de pompiers hebben zich en corps naar de stembus begeven. Eenige personen hebben zich van de stemming onthouden, doch zeer weinige biljetten met het woord *neen* zullen zijn uitgebragt.

Van Annecy wordt gemeld, dat de staat van zaken daar geheel dezelfde is.

In verschillende gemeenten is de stemming unaniem geweest.

STOCKHOLM 22 April.

De consul-generaal Merck en de baron Erlanger zijn gisteren hier aangekomen, om het leeningscontract te onderteekenen, en onmiddellijk door den Koning ten gehoore ontvangen.

WEENEN 22 April.

De Wiener Zeitung meldt, dat de inschrijvingen op de nieuwe leening thans 76,177,800 gulden bedragen. De voorschotten, welke de nationale bank op deze leening heeft gedaan, door de overname van prioriteits- en grondontlastings obligatien uit het opgeheven amortisatiefonds, zijn op 99 millioen verminderd. Hiervoor bestaat rijkelijk gelegenheid tot dekking door 120 millioen in de nieuwe obligatien, welke na de uitgifte aan de nationale bank worden overgegeven en na 1 november 1861 gemakkelijk voordeelig te realiseren zullen zijn, daar de nieuwe leening in vaste handen is en, gelijk door de ondervinding is gebleken, spoedig boven pari zal klimmen. De toestand der nationale bank is derhalve als geconsolideerd te beschouwen, en hare solventie eerlang te verwachten, wanneer de algemeene staat van zaken het streven der Regering en der bank ondersteunt. In elk geval bestaat er een keerpunt in de gesteldheid der Landswährung, en eene spoedige verbetering daarvan kan zeker worden geacht.

De actionarissen der Noorderspoorweg-maatschappij zijn tegen 21 mei opgeroepen tot het houden van eene algemeene vergadering.

WEENEN 23 April.

De minister von Brück is in den afgeloopen nacht plotseling krank geworden, maar verkeert niet in levensgevaar.

Aan den Rijksraad Plener is ad interim het ministerie van finantien opgedragen.

Tweede depêche.

Het Regeringsblad verklaart, dat het onwaar is, dat het antwoord van Oostenrijk op de nota van den heer Thouvenel, van 13 maart, gelijkluidend zou zijn met dat van Rusland. Oostenrijk heeft ten allen tijde geprotesteerd tegen elke onwettige aanhechting, bepaaldelijk tegen die van Midden-Italië; bij gevolg kon het de aanhechting van Savoije en Nizza niet goedkeuren. Maar Oostenrijk erkent het onderscheid tusschen de inlijving van Midden-Italië, geschied in weerwil der protestatie van de wettige Vorsten en de aanhechting van Savoije, volbragt door een Souverein, met diens vrije toestemming.

MADRID 22 April.

De gevolmagtigden van den Keizer van Marokko zijn gisteren aangekomen en de onderhandelingen hebben een aanvang genomen.

— Omtrent de gevangenneming der Infanten verneemt men het volgende: De gendarmerie had gedurende den nacht het huis omsingeld, waarin men veronderstelde, dat zij hunne schuilplaats hadden gezocht. Na te vergeefs geroepen te hebben om binnengelaten te worden, is een der gendarmen door een venster in het huis gedrongen. De Prinsen waren daar, geheel gekleed, en verklaarden, dat zij zich ter beschikking der manschappen stelden. De dagbladen in het algemeen verlangen, dat de Prinsen voor een gewonen krijgsraad teregt zullen staan. De Correspondencia geeft als zijn gevoelen te kennen, dat alle beslissing dienaangaande zal worden uitgesteld tot na de komst van den maarschalk O'Donnell, en dat de zamenzweerders door den Senaat zullen gevonnisd worden.

Latere Depêches.

BATAVIA 9 Maart.

Koffij nominaal.
Suiker n.° 16 *f* 16½.
Rijst. Blanke *f* 150.
Indigo *f* 4.
Arak *f* 55.
Peper *f* 21.
Huiden *f* 3.50.
Gom Damar *f* 24½.
Gom Elastiek *f* 110.
Vrachten. Naar Nederland *f* 70, naar het Kanaal £ 3.5. Naar China $ 44 c.
Wisselkoers. Op Nederland *f* 101. Op Londen *f* 11.59.

AANGEKOMEN SCHEEPEN:

Bantam,	B. G. v. d. Bolck,	Rotterdam
Petronella Catharina,	C. van der Veen,	Amsterdam
Jacob en Anna,	J. F. D. Petersen,	Japan
Johanna,	A. J. Ouwehand,	Amsterdam

WEENEN 23 April.

Heden namiddag bevond de heer von Brück zich iets beter; na eene aderlating had de congestie naar het hoofd opgehouden.

Latere depêche.

Volgens gerucht is de heer von Brück heden avond ten zes ure overleden.

LONDEN 23 April.

KOFFIJ met weinig handel. — THEE prijshoudend. — SUIKER flaauw. — RIJST gezocht. — METALEN. Koper £ 113. IJzer 53/9. — HENNEP. Pet. Rein £ 29.2/, Riga Rein £ 31.4/ a 32. — TALK. In loco 56/, April/Junij 54/6 a 54/9, Oct./Dec. 51/9 a 52/. — LIJNZAAD. Zwarte Zee 49/ a 50/. — GRANEN. prijshoudend. Haver. Russ. 20/ a 24/. — BOTER. Friesche 116/ a 118/, Gron. 94/, Holl. 100/. — Ter VEEMARKT waren heden 4650 Runderen, 160 Kalveren, 25,820 Schapen en 350 Varkens.

LIVERPOOL 23 April.

KATOEN. Tot vorige prijzen zijn heden 14,000 balen afgedaan.

BERLIJN 23 April.

ROGGE. Per voorjaar 48¼, per najaar 48 th. — RAAPOLIE. Per voorjaar 10⅝, per najaar 11⅝ th.

NEW-YORK 11 April.

KATOEN gezocht. — GRANEN en MEEL hooger. — WISSELKOERS 109⅛ a ⅜.

NEW-ORLEANS 9 April.

KATOEN. Middling 10½ a 11 c.

MADRID 21 April.

Spanje 3 pc. 46.75; dito 1¾ pc. 36.55.

PARIJS 23 April.

Frankrijk 3 pc. 70.30; dito 4½ pc. 96.10. Cred. Mob. 765. Spanje 1¾ pc. 35⅝; dito binnenl. 3 pc. 45⅞.

LONDEN 23 April.

De 3 pc. Geconsolideerden 94¾. Rusland 4½ pc. 96½. Spanje Buitenlandsche 3 pc. 47½; dito 1¾ pc. 35⅞; dito Certific. 4¾. Portugal 3 pc. 44. Mexico 3 pc. 21½. Holland 4 pc. 100⅝.

WEENEN 23 April.

Oostenrijk, Metalliek 5 pc. 69.30; dito Nationale 79.40. Issel Londen *f* 133.25.

FRANKFORT 23 April.

Metalliek 5 pc. 49⅞; dito Nation. 57⅜. Spanje 1¾ pc. 35⅝; dito 3 pc. 44½.

ANTWERPEN 23 April.

Oostenrijk Metall. 5 pc. 50⅜; dito Nation. 58⅜. Spanje 1¾ pc. 34¾; dito Binnenl. 3 pc. 45¼.

BINNENLAND.

ROTTERDAM 23 April.

De Nieuwe Rotterdamsche Courant heeft zich verwaardigd een blik te werpen op het leven onzer onderneming, en die blik heeft haar met weemoed vervuld, want zij heeft daardoor onze diepe verdorvenheid leeren kennen. Of die verdorvenheid een gevolg van te hoogen ouderdom is? De N. R. Ct. schijnt zulks niet te gelooven, want zij schrijft ons zekere acrobatische behendigheid toe, die niet zonder spierkracht kan worden uitgeoefend. Zoo zou er toch nog eenige kans zijn op onze verbetering, wanneer wij een vlijtig gebruik maakten van de liefderijke vermaningen van onzen Mentor. Jammer dat ons die in het vervolg zullen worden onthouden, de N. R. C. is te verontwaardigd en zij heeft bovendien geen tijd om zich met ons bezig te houden; immers zij moet de reuzen-concessie-aanvraag gaan verdedigen, waarvan zij ons het geheim heeft geopenbaard; zij moet de martelaarskroon der consequentie gaan verdienen en hare gemoedsstemming is ernstig en tragisch. Brave Zuster! wij bewonderen u, en wij wenschen u eene kleine dosis humor toe!

Aanstaanden donderdag den 26 dezer, des middags ten 1½ ure, zal de Gemeenteraad alhier eene vergadering houden, om mededeeling te ontvangen van ingekomen stukken.

In eene heden avond gehouden vrij talrijke vergadering van het Departement Rotterdam der Maatschappij tot Nut van 't Algemeen is eenstemmig besloten tot het feestelijk vieren van het 75jarig bestaan van genoemd Departement, en is de dag dier feestviering vastgesteld op donderdag 13 september aanstaande, op welken datum ten jare 1785 de eerste vergadering van dat Departement gehouden werd. Voorts heeft de vergadering zich, insgelijks eenstemmig, met het voorstel des bestuurs vereenigd, dat de feestviering bestaan zal in het houden van eene feestrede en het voordragen van een toepasselijk gedicht, een en ander door een volkomen ingerigt orchest afgewisseld. Wat verder te dezen opzigte besloten is zal, zoo veel noodig, nader ter kennis der leden van het Departement gebragt worden en kan voor het grooter publiek van geen oogenblikkelijk belang worden geacht. Wij voeden intusschen het vertrouwen dat velen, die zulks tot hiertoe uitstelden, ook door het vooruitzigt op de gelegenheid tot deelneming aan de feestviering, behalve door andere beweegredenen van nog hooger en blijvender belang, zich genoopt zullen vinden als leden der Maatschappij en van het Departement toe te treden, de gelegenheid waartoe bestendig geopend is.

Heden morgen arriveerde alhier de nieuwe ijzeren stoomboot de Prins van Oranje, toebehoorende aan de heeren L. de Rijk en C°. Dit schoone stoomschip, hetwelk, behalve goede localiteiten voor goederen, uitmuntend ingerigte kajuiten en een paviljoen waarin twee slaapplaatsen voor passagiers, heeft, is heden avond ten 8 ure weder in de geregelde dienst naar Venlo en Roermond vertrokken.

Bij Koninklijke besluiten zijn benoemd, met ingang van 1 mei aanstaande, tot 's Konings Commissaris in de prov. Utrecht de heer E. C. U. van Doorn, onder toekenning van eervol ontslag uit zijne betrekking van lid van den Raad van State, en tot schoolopziener in het 3de schooldistrict der prov. Zuidholland de heer dr. J. Bosscha Jr., te Leyden; — is de benoeming van G. C. Fabius, burgemeester van Landsmeer, tot secretaris dier gemeente, met Zr. Ms. goedkeuring bekrachtigd; — is aan mr. E. van Voorthuysen, op zijn verzoek, eervol ontslag verleend als plaatsverv. kantonregter te Maarssen; — en is jhr. mr. M. J. L. J. H. A. Heldewier, tot hiertoe Zr. Ms. zaakgelastigde bij het Hof van Portugal, in dezelfde hoedanigheid overgeplaatst bij dat van Sardinië.

Z. M. heeft bewilliging verleend tot oprigting te Utrecht van de naamlooze vennootschap de *Utrechtsche Gaz-onderneming*.

Z. M. heeft eene wijziging gebragt in de formatie van het leger in Nederlandsch-Indië, zoodat het daarbij aangewezen getal magazijnmeesters in den rang van officier bij dat leger, thans ten getale van zes, met twee vermeerderd is.

DELFT 23 *April.* — Heden namiddag ten 1 ure werd op de Grootemarkt voor het front der regementen artillerie en infanterie alhier in garnizoen, door den kolonel-kommandant van het 1ste reg. vest.-art., de gouden medaille, voor volbragte 36 onafgebroken dienstjaren, uitgereikt aan den conducteur der artillerie 2de klasse, bij den constructiewinkel alhier, P. Kwakkernaat.

— Men verneemt, dat zekere W., die door de politie alhier in verzekerde bewaring was genomen, op het vermoeden dat door hem poging was gedaan tot vergiftiging van het huisgezin zijns zoons, bij wien hij inwoonde, later, op hooger gezag, naar 's Hage is overgebragt. (D. C.)

DORDRECHT 22 *April.* — Eergisteren morgen ten half zes ure brak te Papendrecht brand uit in de schuur van G. Hartkorn. Door de spoedige aanwezigheid der brandweer gelukte het de vlammen tot de schuur te bepalen; waren deze tot het woonhuis overgeslagen, dan waren misschien zes arbeidersgezinnen die dit bewonen tot den bedelstaf gebragt. Naar men verneemt is dit de derde maal dat in het pand van dien persoon brand is ontstaan.

's GRAVENHAGE 23 *April.* — Z. M. de Koning heeft heden morgen onderscheidene hoofdofficieren ten gehoore ontvangen.

— De tuinman Jacobus de Graaf, van Zwijndrecht, heeft heden de eerste nieuwe aardappelen aan Z. M. den Koning aangeboden.

— Men verneemt dat benoemd is tot thesaurier der nalatenschap van Z. M. Koning Willem II de heer W. F. Peltzer, en zulks in plaats van den heer L. H. graaf van Bijlandt, uit die betrekking op zijn verzoek eervol ontslagen.

— In deze residentie is aangekomen en afgestapt aan het hôtel Paulez de baron de Ludolf, gezant van het Sardinische Hof bij de Nederlandsche en Belgische Hoven.

— Gisteren avond is na een langdurig en smartelijk lijden alhier overleden de heer J. A. de Sonnaville, in leven wethouder en lid van den Gemeenteraad dezer gemeente.

— Heden had aan het Provinciaal Gouvernement van Zuidholland de aanbesteding plaats van: 1°, het maken van een bazalten bekleedingsmuur, ter vervanging van den westelijken rijzenberm in de schutkolk van de schutsluis in het Zederikkanaal aan den Arkelschen dam, prov. Zuidholland; er waren ingekomen 13 inschrijvingsbiljetten, waarvan het laagste was dat van den heer C. de Jong Cz. Sr., te Ameide, voor de som van *f* 7147; 2°, het vergrooten van het postkantoor alhier; aangenomen door de heeren P. Smit en Zoon alhier, voor de som van *f* 18,700.

— De heer A. D. W. Martijn, alhier, is voor *f* 3990 aannemer geworden van de onlangs alhier aanbestede werken tot onderhoud van de fortificatiewerken te dezer stede, terwijl aan de heeren W. A. van Gulden en Zn., mede in deze stad, opgedragen is de verwing van gemelde werken, beide onder het beheer der genie, en wel voor de som van *f* 2700.

— De onder-intendant der 2de kl. J. M. Mulder is van Gouda naar herwaarts overgeplaatst om werkzaam te zijn bij het Departement van Oorlog.

— Het schermcollegie *Nut en Vermaak* zal alhier zijne winteroefeningen besluiten door eene feestviering, waarbij eenige prevots, na afgelegde proeven, zullen worden benoemd.

— De vereeniging *Kunst en Vriendschap* alhier zal ook eene tooneelvoorstelling geven, ten voordeele der nagelaten betrekkingen van de in de laatste weken omgekomen Scheveningsche visschers.

— De Regtbank heeft heden den persoon van T. Kok alhier schuldig verklaard aan eenvoudigen diefstal en veroordeeld tot 1 jaar gevangenisstraf. Deze persoon had de gewoonte van zijn huishuur niet te betalen, dan werd hij geregtelijk de woning uitgezet, en om zich daarover te wreken, verbrak hij verscheiden zaken uit de door hem bewoonde huizing en nam ze mede. Dit heeft de Regtbank gequalificeerd en gestraft zoo als hiervoren is vermeld.

In dezelfde zitting is de Scheveninger, aangeklaagd van diefstal van een zilver hoofdijzer zijner schoonzuster, bij gebrek aan bewijs vrijgesproken, en ontslagen van alle regtsvervolging ter zake van de aanklagt van boomen te hebben verkocht die hem niet toebehoorden.

GRONINGEN 22 *April.* — Eene ontzettende gebeurtenis heeft gisteren in deze stad aller harten met droefheid vervuld. Gisteren nacht ontstond alhier brand in de woning van den bakker P. Brongers, in de St. Jansstraat. De bewoners lagen allen in diepe rust en de brand moet zich reeds vrij ver verspreid hebben, voor dat de vrouw des huizes wakker werd en den hellen gloed bespeurde. Zij wekte onmiddellijk haren man, en terwijl deze met een juist voorbijkomenden persoon gewag maakte bij de buren en een en ander redde, trachtte de vrouw hare zeven kinderen aan het dreigend gevaar te ontrukken. Zij mogt hare pogingen slechts met de redding van zes harer kinderen bekroond zien. Het zevende kind, een knaapje van 11 jaren, sliep met den knecht boven de plaats van den brand. De knecht moet nog den knaap gewekt hebben, doch ziende dat de vlammen met snelheid rondom zich grepen, spoedde hij zich weg om zijn eigen leven te redden en liet het kind achter in het bed; het kind is waarschijnlijk bewusteloos geworden door den rook en zoo in de vlammen omgekomen, toen de bedstede met de middenverdieping naar beneden stortte. Doch terwijl deze verschrikkelijke ramp vóór in het huis voorviel, werd daar achter nog een ander leven, ten gevolge van dezen brand plotseling afgebroken. De vader van genoemden bakker, een man van 75 jaren, sliep in eene kamer achter het huis en daarvan door eenigen open grond afgescheiden. Deze schijnt, op het vernemen van den brand, ijlings de vlugt te hebben willen nemen, maar heeft het — men weet zich niet juist te verklaren waardoor — niet verder kunnen brengen dan den tuin waar men hem in zijn bloed badende en reeds als lijk terugvond. Eerst een geruimen tijd na het ontdekken van den brand kwam de brandweer op te zetten, maar de vlammen hadden reeds zoo zeer de overhand, dat niets meer van de woning was te behouden, zoodat deze dan ook geheel eene prooi der vlammen is geworden. Van den inboedel is weinig of niets gered. De brand moet in de bakkerij ontstaan zijn, doch de oorzaak is onbekend.

Burgerlijke Stand.

ROTTERDAM 22 April.

OVERLEDEN: P. M. van Eyk, d., 4 m. — H. [illegible] Zuydhoek, z., 20 d. — J. M. Zerb, d., 7 m. — A. van Herwijnen, d., 2 j. — M. E. Janzee, d., 8 m. — C. Ruiten, d., 1 j. — M. E. van der Burg, d., 1 j. — J. C. Reuman, d., 8 m. — W. Smit, z., 11 m. — M. Zijderveld, wed. T. Appels, 54 j. — A. J. de Bruyn, jd., 58 j. — R. van Tol, z., 1 j. — J. Blakmoor, jd., 66 j. — H. ter Wolde, d., 6 m. — H. Poot, jm., 21 j. — J. A. Mosman, d., 1 j. — J. Dalmaker van Witzenburg, wedr. van J. M. van Soolingen, 68 j. — C. M. Hemma, z., 7 j. — C. Vingerhoets, d., 2 m.

BEVALLEN: E. Vink, geb. Schenk, d. — M. [illegible] Claessen, geb. van Oosterwijk, z. — A. G. Bartoo, geb. Haksteen, d. — R. Oesterman, geb. van Emrik, z. — J. Kind, geb. de Vrij, z. — A. Gijzeling, geb. Wijnou, d. — P. W. Schuering, geb. Geneniger, z. — T. Schotte, geb. Buitink, z. — M. Hesper, geb. Rossius, z. — A. [illegible] van de Wiel, geb. Brouwer, d.

241ste Staats-Loterij.

5de Klasse, 1ste Lijst.

Trekking op 23 April.

GETROKKEN PRIJZEN.

Prijs van *f* 1000: N.° 2445

" " - 400: " 404 4207 4673 7593 16103 16679

" " - 200: " 4081 6737 8683 9078 14009 19295

" " - 100: " 401 3950 4285 8329 12299 16232

Prijzen van *f* 70:

136	3184	6504	9131	11047	13028	15254	18298
439	3359	6508	9208	11122	13064	15286	18431
605	4022	6519	9309	11131	13167	15557	18520
859	4023	6685	9311	11135	13522	15611	18524
909	4335	6692	9575	11231	13572	15843	18706
923	4792	7057	9643	11260	13649	15867	18744
1002	4831	7338	9881	11279	13697	15910	18826
1289	4913	7368	9894	11561	13796	15923	18849
1419	4961	7410	10073	11563	13944	16545	18926
1583	5086	7500	10117	11627	13998	16982	19133
1686	5112	7785	10143	11716	14224	17105	19246
1819	5529	7852	10166	11739	14245	17269	19301
1906	5541	8059	10251	11959	14434	17350	19369
2584	5601	8184	10285	12002	14454	17623	19476
2748	5720	8567	10305	12064	14585	17656	19553
2983	5765	8568	10465	12164	14716	17918	19621
3037	6026	8729	10578	12610	14724	17959	19690
3055	6132	8923	10720	12636	14846	18061	19822
3117	6392	8968	10748	12697	15159	18194	19914
3127	6493	9075	11007	12976			

Handelsberigten.

ROTTERDAM 23 April.

MEEKRAP werd weinig geveild, doordien prijzen iets hooger gehouden werden en daardoor is er weinig gedaan.

VLAS. De aanvoer ter markt van heden ruimde geen op; op het land was het artikel tot vaste prijzen gezocht.

GRANEN en ZADEN. Tarwe. N. Zeeuws., Vl. en Overm. bragt heden 10 a 20 c. meerder op; goede en puike *f* 9.70 a *f* 10.50; mindere *f* 8.70 a *f* 9.50; geringe *f* 7.70 a *f* 8.50; jarige *f* 10 a *f* 11.50; Pools. en Roode prijshoudend: 160 ℔ oude witb. Pools. *f* 365; 158 ℔ jar. dito *f* 350, *f* 355; 162 ℔ jar. Bovenl. Ris *f* 336; 158 ℔ N. Kleefs. *f* 330. Rogge: Overm., Zeeuws. en Vl. schaars

en 10 a 20 c. hooger: *f* 6.75 a *f* 7.75; voorts 152, 155 ℔ Zweeds *f* 220, *f* 225; 156 ℔ Deensche *f* 225; 153 ℔ jar. Koningsb. *f* 235; 152 ℔ Pruiss. *f* 230; 148 ℔ N. Petersb. *f* 212; 145 ℔ Arch. *f* 200; 144, 146 ℔ jarige dito *f* 203, *f* 205, *f* 206; 143 ℔ dito te Delfshaven *f* 197. Gerst: Zeeuws., Vl. en Overm. 10 c. hooger; Winter *f* 5.30 a *f* 6.40; dito Zomer *f* 5.30 a *f* 6.50; voorts 132 ℔ Zweeds. te Schiedam *f* 186; 133 ℔ dito te Delfshaven *f* 188. Haver 20 c. hooger: Zeeuws. en Inl. Korte *f* 3.70 a *f* 5.40; dito Lange *f* 2.70 a *f* 4.20. Boekweit: op 140 ℔ N.-Brab. *f* 230, *f* 232, *f* 233, *f* 235; Belg. *f* 225; Gron. Zwarte Zand *f* 230; grove Fransche per 2100 kil. *f* 190. Erwten, Zeeuws. Groene *f* 8.50 a *f* 10.25; Groote dito *f* 9.50 a *f* 12; Gelds. Graauwe en Capuc. *f* 11 a *f* 15.50. Boonen: Zeeuws. en Walch. Witte *f* 10 a *f* 11.50; dito Bruine *f* 10.50 a *f* 12.75; dito Paardenboonen 20 c. hooger: *f* 6 a *f* 7.10. Koolzaad: Overm. gestort ℒ 66½. Lijnzaad: 116 ℔ gezuiverd Odessa *f* 337. — In publieke veiling 24 last, 110, 111 ℔ Taganrog *f* 312. De 47 last Catania, *f* 344, opgehouden. Kanariezaad slap: *f* 8.75 a *f* 9.50.

SCHIEDAM 23 April.

GRANEN. Verkocht: Rogge, 144 ℔ Arch. *f* 200 6/w., 145 ℔ dito *f* 200 1/m., 146 ℔ dito *f* 205 cont., 148 ℔ dito *f* 208 cont.

MOUTWIJN, per Ned. Vat zonder fust *f* 15.50.
JENEVER, " " " " " - 21.—.
AMST. PROEF " " " " " - 22.25.
Alles zonder de belasting.

SPOELING per Ketel ..... *f* 1.30.

AMSTERDAM 23 April.

BOTER per 40 N. ℔: Friesche *f* 51½ a *f* 53½; Kuinder *f* 51½ a *f* 52½; Kamper *f* 52½ a *f* 54½; Deventer *f* 46½ a *f* 50½; Zwolsche *f* 50½ a *f* 52½.

GRANEN. Tarwe tot vorige prijzen met meer handel: 133 ℔ oude witb. Pools *f* 355; 129, 131 ℔ N. bonte dito *f* 330, *f* 338, bij partijen. Rogge ruim prijshoudend met veel handel: 117, 118 ℔ jar. Petersb. *f* 188, *f* 190; 124 ℔ Deens. *f* 212; 130 ℔ N. Pruiss. *f* 240; 115, 116 ℔ jar. Petersb. *f* 184, *f* 186; 118, 119 ℔ N. dito *f* 196, *f* 198; 128 ℔ N. Pruiss. *f* 232; 128 ℔ N. Deens. *f* 220; op levering *f* 1 a 2 hooger: in Mei *f* 187; Junij *f* 191; Julij *f* 191, *f* 192; Oct. *f* 194; Pruiss. per Junij *f* 198. Gerst en Haver zonder handel. Boekweit onveranderd: Rijn *f* 235 per 2100 kil.

ZADEN enz. Koolzaad willig, op 9 v. Olie te leveren in April ℒ 68; in Oct. ℒ 71½; in Nov. ℒ 72. Lijnzaad in een doen: 106/107 ℔ Riga *f* 7 ⅞; 108 ℔ dito *f* 255; 103/104 ℔ Arch. *f* 280; 108/109 ℔ Calcutta *f* 320; 109 ℔ Bombay *f* 11⅛. Raapolie willig: op 6/w. *f* 39¾; vlieg. *f* 38½; 1 Mei *f* 38¼ a *f* 38½; 1 Sept. *f* 40¾ a *f* 41; 1 Oct. *f* 41 a *f* 41¼; 1 Nov. *f* 41¼ a *f* 41½; 1 Dec. *f* 41½ a *f* 41¾. Lijnolie vast, op 6/w. *f* 31; vlieg. *f* 29¾; 1 Mei *f* 30; 1 Sept., Oct., Nov. en Dec. *f* 32 a *f* 32¼. Hennepolie op 6/w. *f* 37¼. Raapkoeken per 1040 st. *f* 68 a *f* 72. Lijnkoeken per 104 st. *f* 11 a *f* 15.

HOOI en STROO. Langestraats *f* 16½ a *f* 19; Kamper-Rilands *f* 14½ a *f* 17½; Koe *f* 11½ a *f* 15. Rogge Stroo *f* 12½ a *f* 14; Tarwe dito *f* 11½ a *f* 13½.

VEE: Runderen 1ste kwal. *f* 160 a *f* 200; 2de kwal. *f* 140 a *f* 160; 3de kwal. *f* 120 a *f* 160; Melk- en Kalfkoeijen *f* 100 a *f* 150; Schapen *f* 24 a *f* 30; Varkens 50 a 54 c. per Ned. ℔.

LONDEN 21 April.

TALK. De markt is vast en men noteert Stads- 54/6, P Y C disp. 56/6, April 56/6, Mei/Junij 55/, Oct./Dec. 51/9.

LIVERPOOL 20 April.

KATOEN. In de laatste dagen is de markt iets vaster geweest en de handel was vrij belangrijk, evenwel is de stemming over het algemeen flaauw met weinig kooplust en onregelmatige prijzen, vooral voor ordinaire Amerik. soorten. Braziel was gevraagd met vorige prijzen. In Surat ging veel om, zoowel voor uitvoer als consumtie. Omzet dezer week 14,530 b. voor speculatie en uitvoer, en 44,880 b. voor consumtie.

ANTWERPEN 21 April.

RIJST. De markt is vast; 800 b. gepelde Rangoon bedongen *f* 7 13/16. — GRANEN. Tarwe prijshoudend, roode *f* 13½. Rogge stil *f* 7⅛. Gerst onveranderd. — Van KATOEN zijn 13 b. Georgia verkocht en van SUIKER in veiling 224 k. Havana beschadigd tot *f* 28 a *f* 33¾.

HAVRE 20 April.

KATOEN. Gisteren vonden 1000 b. nemers. Heden is de markt stil en zijn slechts 650 b. verkocht. — Van KOFFIJ zijn afgedaan 494 b. Rio tot fr. 76 en 176 dito Santos tot fr. 75. — Van SUIKER 50 v. Antilles tot fr. 62½ en 515 v. dito tot fr. 62½ en 99 k. Havana n.° 12 tot fr. 38. — Van HUIDEN 2337 gez. la Plata Paardenvellen tot fr. 13. — Van TALK 59 fusten M.-V. tot fr. 67½. — Van WOL zijn verkocht 656 b. Peru tot fr. 1.95 en 280 b. dito tot fr. 2.17½. — Van CACAO 100 b. Para tot fr. 100, 200 b. Guyaquil tot fr. 92½, 500 b. Haïti tot fr. 67½ en 100 b. dito tot fr. 67½. — GOM ELASTIEK. Een partijtje van 4000 kil. Para bedong fr. 7.

HAMBURG 21 April.

KOFFIJ vast maar stil. — ZINK vast. — GRANEN. Tarwe met goeden kooplust en vast. Rogge stil en aangeboden. — RAAPOLIE per Mei 23.10, per Oct. 25.10.

Beursberigten.

ROTTERDAM 23 April.

				l. k.	h. k.	gebl. k.
Nederl. ..	Werk. Schuld	2½	pCt.	64		
"	dito dito	3	"	76 1/16	76⅛	76⅛
Spanje ...	Oblig. 3, nu	1½	"	35		
"	Binnenl. a6/m.	3	"	44⅝		
"	Certif. Coupons		"	4¾		
Portugal ..	Obl. 1856/7/9.	3	"	42 5/16		
Rusland ..	dito 1831/33...	5	"	85	85¼	85
"	bij Stiegl. 1855	5	"	99¾		
"	Spoorw. Aand.	5	"	215¾	216¼	
Pruissen,	Aand. 1854 ...	3½	"	200½		
"	Obl.	5	"	102⅛		
Oostenr. ..	Oblig. Metall.	2½	"	25 13/16	26	25⅞
"	dito dito	5	"	47 15/16	48 1/16	47 15/16
"	dito N. te Ams.	5	"	71⅛	71¼	71¼
"	dito Nat. Met.	5	"	55⅝	55¾	55⅝
Brazilie, ..	Oblig. 1824...	5	"	96¾		
Venez.	Oblig.	1½	"	13⅜		
"	Ned. Stoomb.-M..			47		
"	dito aflosbare ...			86		

De beurs verkeerde heden over 't algemeen in eene vaste stemming. In Oostenrijksche fondsen vertoonde de handel eenige levendigheid.

Het Commité der Effecten-handelaren,
H. A. MARCELIS, *Secretaris.*

Laatste prijzen ten drie ure: Portugal, Obligatien 1856/59, 3 pc., 42 5/16. Oostenrijk, Metalliek Nationale, 5 pc., 55 9/16, 55⅝, 55 9/16; Weener Loten 1854, *f* 211.

AMSTERDAM 23 April.

				l. k.	h. k.	gebl. k.
Nederl., ..	Werk. Schuld	2½	pCt.	64	64 1/16	64 1/16
"	dito dito	3	"	76⅛	76⅜	76⅜
"	dito dito	4	"	98¾	98⅞	98⅞
"	Amort. Synd.	3½	"	95		
"	Hand. Maats.	4½	"	129½	129¾	129¾
"	O. I. Leening	4	"	97½		
"	Holl. Sp.		"	73		
"	Rijn-Spoorw.	4½	"			
"	M. van Weld.	4	"			
België, ..	Cert. *Rothsch.*	2½	"			
Frankrijk,	Certificaten ..	4½	"			
Spanje ...	Buitenlands..	1½	"	35 1/16	35⅛	
"	dito	3	"	46¼	46½	46½
"	Binn. a *f* 6000	3	"	44¾	44 13/16	44 13/16
"	Amort. Schuld	.....		15⅝	15¾	
"	Bew. v. Coup.	.....				
Portugal,	Obligatien...	3	pCt.	43 5/16	43⅜	
"	dito 1856/59.	3	"	42¼		
"	dito Uitgest..					
Rusland,	Ob. *Hope en C.*	5	"	103⅛		
"	dito 1828/29..	5	"	101⅜		
"	Cert. 1831/33	5	"	85¼		
"	d.° 1840.....	4	"			
"	d.° *Stieglitz*..	4	"			
"	d.° d.° Nieuwe	5	"	90½		
"	d.° d.° 1855 N.	5	"	99 9/16	99¾	99¾
"	d.° te Lond.	4½	"			
"	d.° v. Assign..	6	"	61½		
"	Inschr. dito..	6	"			
Polen, ...	Aand. 1835..	.....	*f*	163		
"	Obligatien...	4	pCt.	80	80⅛	
Pruissen,	Obligatien...	5	"	102		
"	Aand. ...	3½	"	201		
Oostenr.,	Ob. *Goll en C.*	5	"	57¾		
"	d.° dito	4	"			
"	d.° Met. Oude	5	"	47¾	47 15/16	47 15/16
"	d.° N. te Ams.	5	"	71⅞		
"	d.° Nat. Met..	5	"	55 7/16	55⅝	55⅝
"	d.° Metalliek.	2½	"	25 13/16	25⅞	25⅞
"	W. Ad. fl 250	4	"	210	211	
Brazilië,	1824, ℒ 100	5	"	97	97⅛	
Equador,	ℒ 100	1	"	11	11¼	
Venez., ..	Obligatien...	3	"	25 3/16	25 5/16	
"	Uitgestelde ..	1½	"	13¼	13⅜	
Grenada,	Obligatien...	4	"	13 7/16	13 9/16	
"	Uitgestelde ..					
Mexico, ..	Obligatien...	3	"	20	20⅛	20⅛
Illinois		7	"	84⅛		

Rusland, Cert. te Londen 1859, 3 pc., 62 5/16; dito Spoorw.-Actien, volgefourn., 5 pc., 214¾, 216, 214¾. Oostenr., Weener Bank-Actien *f* 753, *f* 754; Fransch Oostenr. Spw. Obl. bij Hope, 3 pc., *f* 121. Braz. 1858, 86¾. Peru, Geldl. 1854, 4½ pc., 89½. Galvest. 40½. Griekenland, Oblig., 5 pc., 3¾, 3 13/16.

Beleening 3, Prolongatie 2½, Disconto 3.

De fondsen ondergingen heden nagenoeg geene verandering.

Laatste prijzen ten 5 ure: Holland, 2½ pc., 64 1/16. Spanje, 1¾ pc., 35 1/16 a ⅛; dito Binnenl., 3 pc., 44 13/16. Oostenrijk, Metall., 5 pc., 47⅞ a 15/16; idem Nation., 5 pc., 55 9/16.

Officiële Wisselkoersen.

ROTTERDAM 23 April

2 maanden.		Kort.	
Londen...	11.60	11.70	
d.° 3/m.	11.56	—	
Parijs ..	55 9/16	56	
d.° 3/m.	55 9/16		
Bordeaux.	55 5/16	55¾	
Genua...	45¾	—	
Livorno..	38½	—	
Napels ..	79	—	
Petersb..	156½	—	
Hamburg.	35⅛	35¼	
d.° 3/m..	35 1/16	—	
Antwerp .	—	1⅛	v

6 weken.		Kort.	
Frankfort	99½	—	
Augsburg	99	—	
Weenen..	86	—	
Triest. ..	85⅝	—	

Disconto 3 en 3½ pc.

AMSTERDAM 23 April.

2 maanden		zigt.	
Londen..	11.60	g 11.70	g
Parijs. ..	55 7/16	g 55⅞	p
Bordeaux.	55⅛	g —	g
d.° ½ m.	55⅛	g —	g
Genua ..	45⅞	g —	g
Livorno..	38⅝	g —	g
Napels ..	79¼	g —	g
Hamburg.	35 1/16	g 35¼	g
3 maanden.		Zigt.	
Madrid ..	240	g —	
Cadix. ..	241	g —	g
Sevilië ..	237	g —	g
Bilbao ..	237	g —	g
Lissabon .	40⅞	g —	g
Porto. ..	41	g —	g
Petersb..	168	g —	g
6 weken.		Zigt	
Weenen ..	85½	g —	g
Augsburg	99	g —	g
Frankfort.	99⅛	g —	g

Rotterdam ⅛.

Advertentiën.

Onzen welmeenenden dank brengen wij aan allen die ons, bij gelegenheid onzer **Vijftigjarige Echtvereeniging**, zoo vele blijken van belangstelling betoonden.

T. HAMMER.
P. M. HAMMER,
geb: WENTELER.

Rotterdam
24 April 1860.

BEKENDMAKING,

ingevolge Artikel 38 van het Wetboek van Koophandel.

Bij Acte, op den 6 April 1860 voor den te Rotterdam residerenden Notaris A. A. REEPMAKER en Getuigen gepasseerd, is **opgerigt** de onder Hillegersberg gevestigde **Naamlooze VENNOOTSCHAP** de ***Rotterdamsche Zetmeel- en Stijfsel-Fabriek;*** zijnde de Acte in haar geheel geplaatst in de *Staats-Courant* van den 22 en 23 April 1860, N.° 96.

GEVONDEN

Zondag den 22 April in de Wijnstraat te Rotterdam eene **QUITANTIE**, groot ***f* 240.** De daarop regthebbende kan die terug bekomen, tegen betaling van de kosten dezer Advertentie en eene Beloosing voor den Vinder, zich vervoegende aan het Bureau dezer Courant, Hoogstraat, wijk 10, n.° 77.

DE BETREKKING VAN

PORTIER

in het **Stads-Armhuis** te *Rotterdam*, met 1° Junij e. k. **VACANT** zijnde, worden Sollicitanten, liefst Gepasporteerde Militairen die het **Kleedermakerswerk** verstaan, uitgenoodigd zich te wenden, met eigenhandig geschreven portvrije Brieven, tot de Commissie voor het Burgerlijk Armbestuur aldaar vóór of op den 27sten April e. k.

Ongehuwde Staat, Ouderdom tusschen de 40 en 50 jaren en goede Getuigschriften zijn vereischten.

Aan de Betrekking is verbonden *f* 150 tractement, met Inwoning, Bewassching en Genees- en Heelkundige Hulp.

De Commissie voornoemd,
Mr. H. C. VERNIERS VAN DER LOEFF,
Voorzitter.
Mr. C. M. VAN DER LEEUW,
Secretaris.

WAARSCHUWING,

om **GEEN CREDIET** te verleenen aan de **EQUIPAGES** van de onderstaande Schepen, zullende door de Gezagvoerders daarvan **geene Betaling geschieden:**

Cairo, D. C. WOOSTER, van New-York;
Auguste, ERICHS, van New-Orleans.

OPROEPING.

HOUDERS van **CONNOSSEMENTEN** aan **ORDER** over **GOEDEREN**, aangebragt per het Amerik. Schip ***Cairo***, Kapitein D. C. WOOSTER, van New-York, en per het Bremer Schip ***Auguste***, Kapitein H. ERICHS, van New-Orleans, gelieven daarvan ten spoedigste opgaaf te doen bij

WAMBERSIE & ZOON.

TE

ROTTERDAM

LIGGEN

IN LADING:

Naar NEW-YORK,

het Bremer Fregatschip ***Auguste***, Kapitein H. ERICHS.

Naar NEW-YORK,

het Amerik. Fregatschip ***Cairo***, Kapitein D. C. WOOSTER.

Adres bij *WAMBERSIE & ZOON.*

ROTTERDAM—NEWCASTLE.

Voor Passagiers en Goederen.

De Stoomboot **EARL PERCY**, Kapitein **B. Taylor**, zal van hier naar **NEWCASTLE** vertrekken ZATURDAG 28 dezer, des morgens vroeg.

Adres bij *D. BURGER & ZOON.*

ROTTERDAM EN GRANGEMOUTH,

in directe verbinding met **GLASGOW**, door het **Forth- en Clyde-Kanaal.**

Voor Passagiers en Goederen.

Het Stoomschip **LOUISE**, Kapitein **P. J. v. d. Grient**, zal van hier naar **GRANGEMOUTH** vertrekken ZATURDAG 28 dezer, des morgens vroeg.

Adres bij *D. BURGER & ZOON.*

Scheepstijdingen.

Brouwershav. *Aang.*
22 april *Catharina Maria*, Schuchard, Batavia (vertr. 4 december)
van Oldenbarneveld, Torley Duwel, Helvoet
Maarten v. Rossem, v. d. Eyk, Batavia (vertr. 22 decemb.)
Martha Brader, Brader, Londen (opgez. n. Schiedam) (22 N.W.; 23 W.)

Hellevoet *Aangek.*
22 april *Minerva*, v. Ommeren, Wilmington
Auguste, Erichs, New-Orleans
Maria Diedrika, van Marion, Londen (ligt bij de Goereehaven ten anker)
Come on, Sutton, Cardiff
Jules, Michaud, Nantes
Bernigo, Labour, dito
Edward, Paulsen, Ystad
Minna, Leeuwe, Stralsund
Mathilde, Tarand, Redon
Cairo, Wooster, Brouw.
Elizabeth, Beverley, Par
23 *Ocean Queen* (st.), Hull
John Shelly, Haines, Newcastle
Holyrood (st.), Leith
Hendrika, Bonn, Brouw.
Vertrokken.
22 *Elve* (st.), Londen
v. Oldenbarneveld, Torley Duwel, Brouwersh.
Adm. Cator (s), Hartlep.
23 *Helena Maria*, Mulder, Pernau
Aurora, Smit, Grangem.
Maria Janna Jacoba Barend, Staal, Stettin
Ceres, Olsen, Holmstrand
Mayflower, Bennett, Newcastle
Providentia, Nielsen, d.°
Leveret, Gale, dito
Regina, Koop, Drammen
David Stewart, Prentiss, Brouwershaven
Triest (st.), Triest
Zeilklaar.
Julie, Brem, Padang
Antonio, Clément, Rouaan
Termonde, de Boer, St. Petersburg
De *Maria Diedrika* is (4 ure 15 min.) op Zuid-Pampus aan den grond geraakt, doch (5 ure) vlot en op de Kanaalhaven gekomen.
(22 W.—W. N. W.)
(23 W. Z. W.—Z.)

Brielle *Aangek.*
22 april *Minerva*, Heikamp, Nantes
Seine (st.), Havre
Prins v. Oranje (st.), Duinkerken
Leo (st.), Londen
Seehorse (st.), Hull
Unitas, Ankersen, Flekkefjord
23 *Batavier* (st.), Londen
Earl of Auckl. (st.), dito
Adm. Ver-Huell (st.), Havre
Killarney (st.), Goole

Vertrokken.
22 *Secret* (st.), Londen (22 NNW; 23 ZW t. W-ZW)

Maassluis *Vertr.*
23 ap. *Dove*, Jeffels, Newc. (22 N. W.; 23 WNW)

Amsterdam *Vertr.*
21 apr. *Fenna*, Caspers, Kanagawa
Amicitia, Wijgers, Surin.
22 *Willem III* (st.), Swart, Marseille

Texel *Aangek.*
20 april *Hendrika*, de Jonge, Osterrisoer
Catharina Visser, Duif, Christiansand
Vertrouwen, Meijer, Dantzig
Sophie, Horn, Anclam
21 *Dirk Arnold*, de Veer, Tjilatjap (vertr. 29 december)
Amanda, Ohlsen, Galatz
Niessina, Gruppelaar, Newcastle
Boreas, Beck, Pillau
Rapid, Svensen, Aarhuus
22 *Prins Maurits*, Bart, Batavia (vertr. 8 december)
Tonia, Zeeman, Pasoeroeang (vertr. 21 december)
Amalia, Silberschmidt, Darien
Bérénice (st.), Dantzig
23 *Suriname*, Rijntjes, Suriname
Vertrokken.
21 *Lion* (st.), Londen
Gr. v. Rechteren (s), Hull
Fox, King, Yarmouth
Cito, Gullichsen, Dramm.
22 *Washburn*, White, Newc.
Fernal, Shipp, Sunderl.
Albatross (st.), Hull
Ingeborg Emilie, Ellefsen, Riga
Henriette, Stam, Dantzig
Carl Johan, Johansen, Frederikstad
Ornen, Johannesen, dito
Vrede, Naess, dito
Nor, Svensen, dito
Christiane Parr, Johnsen, dito
Freija, Gjersoe, dito
Frithiof, Holst, dito
Hero, Sörensen, Drammen
Alida, Basberg, dito
Amsterdam Packet, Thiis, Osterrisoer
Tvende Brödre, Ivensen, Tonsberg

Vlissingen *Aangek.*
21 april *Sunderland*, Davidson, New-York
Margrietha Antina, Jager, Bordeaux
22 *Amistad*, de Artamoniz, Havanna
President, Kruse, Port-au-Prince
Graham's Polley, Norton, New-York
Lazzerina, Rio-Grande
—o—

Havanna *Aangek.*
30 mrt. *Fortuna*, Warnaar, Rotterdam

Triëst *Vertrokken*
17 april *Concurrent*, de Jonge, Hamburg

Royan *Vertrokken*
16 apr. *Jonge Boll*, Kolk, St. Petersburg

Nantes *Vertrokken*
18 april *Belle Marie*, Nicolas, Rotterdam

Palmboeuf *Vertr.*
19 april *Adrien*, Bruneau, Rotterdam
Sylphide, Huchet, dito

Camaret *Binneng.*
16 april *Océan*, Cassard, Nantes n. Rotterd.
Jeune Eléonore, Austin, dito n. dito
17 *Celina*, Peillac, dito n. Schiedam
Pandore, Chesneau, d° n. d°

Rouaan *Vertr.*
20 apr. *Jonge Brechtus*, Brandt, Dantzig
Sieka, de Groot, Koningsbergen

Dublin *Vertrokken*
19 april *Hillechien Vos*, Lever, Liverpool

Waterford *Binneng.*
18 april *Orion*, Buiten, Rotterdam n. Newry

Bij **Dunmore East**
Ten anker.
18 april *Martha Hendrika*, v. Wattum, Groning. n. Dublin

Liverpool *Aangek.*
21 april *Californië*, de Wijn, Amsterdam
Uitgeklaard.
20 *Orion*, Braamhorst, St. Petersburg
Vertrokken.
19 *Machtilda Barbara*, Kat, Nickerie
Mauricio, Schreuder, Curaçao

Milford *Binneng.*
20 april *Dorothy & Mary*, Jones, Rott. n. Runcorn

Cardiff *Aangekomen*
19 april *Bato*, v. d. Burg qq., Dordrecht
21 *Amalia Augusta*, v. Gijzel, Amsterdam
23 *Remigius Adolphus*, Forb. Browning, Rott.

Newport *Aangekomen*
19 april *Eva Johanna*, v. Bochove, Rott.

Gloucester *Aang.*
20 april *Andreasa*, Noord, Groningen

Bridgewater *Aang.*
20 april *Dolphijn*, Hazewinkel, Rotterdam

Falmouth *Aangek.*
21 apr. *Zeemeeuw*, Bontekoe, Messina (n. Liverp.)
Vertrokken.
20 *Catharina*, Bakker, (v. Maroim) Londen

Portland *Gepasseerd*
20 april *Aquarius*, Douwes, Hamburg n. Dublin

Dungeness *Gepass.*
20 apr. *Catharina*, Moesker, Rio-Janeiro n. Bremen

Deal *Vertrokken*
21 april *Elisabeth*, Metus, (v. Londen) Buenos-A.

Londen *Uitgekl.*
20 april *Herstelling*, Bossinga, St. Petersb.

In lading.
Agatha Hendrika, Bernardus, Libau

Gravesend *Aangek.*
20 april *Hermina Johanna*, Lambert, Middelharnis
21 *Geertruida Femina*, Bakker, Genua

Harwich *Binneng.*
20 apr. *Gesina Elsina*, Deen, Antwerpen n. Lubeck

Newcastle *Uitgekl.*
20 april *Fivel*, Dommering, Stockholm
Magdalena, Buining, Riga
Jabez, Foreman, Helvoet
In lading.
Albert v. Panhuys, v. d. Ley, St. Petersb.

Leith *Aangekomen*
19 april *Emilie*, Heikema, Antwerpen

Aberdeen *Aangek.*
18 april *Alliantie*, Steen, Rotterdam

Antwerpen *Aang.*
20 april *Vr. Margaretha*, Groenewold, Cimbritsh.

Swinemunde *Aang.*
20 april *Lambertha*, Karst, Bremen

Dantzig *Vertrokken*
19 april *Vriendschap*, Zoutman, Amsterdam
Eersteling, Coërkamp, d.°
Pillau *Vertrokken*
17 april *Noordstar*, Hartog, Amsterdam
18 *Peter & Lauritz*, Jörgensen, Harlingen

Kopenhagen *Aangek.*
19 april *Gezina*, Brouwer, Dysart
Gepasseerd.
18 *Maria Cathar.*, Kiewit, Amst. n. Bogensee
Hendrika Alida, Kuiper, Schiedam n. Dantzig
Catharina, Knol, Bergen n. Pillau

Horsens *Vertrokken*
14—18 april H. Duintjer, Holland
J. Krohn, dito

Hals *Vertrokken*
14 april A. Houmark, Rott.

Elseneur *Aangek.*
19 april *Tromp & de Ruiter*, Tromp, Londen n. Koningsbergen

Holtenau *Aangek.*
17 april *Johanna*, Büdig, Stettin n. Amsterdam
18 *Eendragt*, Boer, d.° n. d.°
Jantina Alida, Texer, dito n. dito
19 *Adriana*, Rozema, Aarhuus n. Antwerp.
—o—

Brouwershaven 22 april. Kapitein de Boer, voerende het schip *Sourabaija*, van Java alhier binnen, rapporteert, dat hij den 7 april op 46° NB. en 20° WL. verscheidene balen katoen en een waterlegger heeft zien drijven.

Amsterdam 23 april. De Ned. galjoot *Anna Arendina*, kap. U. E. Pott, van Liverpool n. Nerva, is den 15 dezer in de Noordzee door eene Noordsche bark overzeild en gezonken, doch het volk gered en te Londen aangebragt.

Texel 21 april. Eergisteren is bij Terschelling gestrand de Engelsche brik *Fisher*, kapit. Scott, met steenkolen van Swansea n. Hamburg. Het volk is gered, doch het schip zal weg zijn.

Oostmahorn 20 apr. Kapit. Krook, voerende het schip *Geziena*, met ongesponnen katoen van Ameland n. Bremen, heeft den 18 dezer op het Friesche Wad, tusschen Holwerd en Wierum, den bliksem in den mast gehad, waardoor deze van boven tot beneden gespleten is; moet zich van een nieuwen mast voorzien, alvorens de reis te kunnen vervolgen.

Lowestoffe 20 april. De brik *Ann Proud*, kapit. Forcer, van Sunderland n. Amsterdam, is met zeven voet water in het ruim alhier binnengesleept.

Londen 21 april. Van het Ned. schip *Sallandt*, kapit. Jonker, 7 jan. van Cardiff naar Cadix vertrokken, heeft men sedert niets vernomen.

Gibraltar 19 april. Het te Pekel-A te huis behoorend kofschip *Jantina*, kapit. Vos, met ijzer van Ayr naar Sevilla, is in de Baai van Biscaije gezonken.
—o—

Gepraaid:
2 maart, op 11° 8′ ZB. en 11° 57′ WL., *Johannes Hendrikus Ferdinand*, Lodewijks, v. Java n. Nederland; alles wel aan boord.

Door kapit. Schuchard, te Brouwershaven binnen:
14 april, op 48° 21′ NB. en 6° 9′ WL., eene Nederl. bark, toonende Harlinger vlag met n.° 54 (*Wilhelmina Frederika*, F. Beekhuis, v. Amsterdam n. Suriname).

Door kapit. de Boer, van Java te Brouwersh. binnen:
1 maart, op 2° 12′ NB. en 20° 55′ WL., Lubeck. schip *Luba*, v. Bordeaux n. Rio-Janeiro.
7 maart, op 5° NB. en 24° 27′ WL., Hannoversch schip *Hermina*, v. Antwerp. n. Rio-Grande.

Door kap. A. v. d. Eyk, te Brouwerrhaven binnen:
1 apr., op 35° 12′ NB. en 33° 9′ WL., *Nederland en Oranje*, P. C. Rosier, van Java n. Amsterdam.
21 apr., bij Dungeness, *Ida Maria de Raath*, J. de Boer, v. Rott. n. Soerabaija, in goeden staat zeilende.

Door kapit. J. J. Bart, v. Batavia in Texel binnen:
27 febr., op 0° 1′ ZB. en 22° 50′ WL., *Alblasserwaard*, E. v. Lindern, van Shields n. Makasser.
13 april, bij Goudstaart, *Felicitas*, Wildeboer, van Amst. n. Fernambuck.

NB. Het in ons vorig N.° vermelde praairapport was niet van kap. de Boer, maar van kapit. *U. H. Bonn*, te Brouwershaven binnen.

Rivierberigt.

Rotterdam. Hoog water 24 april: 1ste getijde 5 ure 19 min.; 2de get. 5 ure 43 min.

Arnhem. Waterhoogte 21 april 2.55 el.

Keulen. Rijnhoogte 21 april 10 v. 6 d., en 22 april 10 v. 5 d. Rijnl.
—o—

Aangek. Passagiers.

Te **Nieuwe Diep**, van Java, per *Tonia*: de heeren J. van Ooijen en F. Valentini.

Cargalijsten.

Rotterdam.

BATAVIA, SAMARANG en PASSAROEAN, Hendrika, U. H. Bonn. — 6430 pic. Koffij, 7003 pic. Suiker, 450 pic. Tin en 150 pic. Rorting, N. H. M.

BATAVIA, Maarten van Rossem, A. van der Eyk. — 6040 pic. Koffij, 7004 pic. Suiker, 400 pic. Tin en 150 pic. Rotting, N. H. M.

BATAVIA en SAMARANG, Catharina Maria, A. T. Schuchard. — 2000 pic. Koffij, 10,006 pic. Suiker, 150 pic. Rotting en 349 pic. Koperen Duiten, N. H. M.

BATAVIA, Soerabaija, D. de Boer. — 200 pic. Koperen Duiten en 300 pic. Tin, N. H. M.

NEW-ORLEANS, Auguste, H. Erichs. — 1169 b. Katoen, N. H. M.; 101 b. dito, J. H. Claus en J. Raulino; 100 b. dito, C. Hemmann en Co.; 159 b. dito, A. Ellerman; 223 b. dito, 135 v. Tabak en 3600 Duigen, Order.

NEW-YORK, Cairo, D. C. Wooter. — 51 v. Potasch, Gebr. Nottebohm; 56 b. Tabak, R. Kraemer en Co.; 50 b. Katoen, C. Hemmann en Co.; 227 v. Harst, C. L. Roechling en Co.; 25 v. Potasch, F. A. Voigt en Co.; 24 v. Parelasch, C. L. Hollertt en Kolff; 608 v. Harst, 25 v. Parelasch en 50 v. Potasch, Outshoorn en van der Held; 256 v. Katoen, Bause en Stolte; 122 v. Harst, Pott en Hagen; 414 st. Pokhout, 500 v. Harst, 500 v. dito, 214 v. dito, 101 v. dito, 200 b. Katoen en 25,000 Duigen, Order.

LONDEN, Leo, R. B. Hart. — 125 v. Cement, E. Gompertz; 25 v. dito, Boomer en Co.; 1408 pakk. IJzer, Berger en Co.; 12 pakk. IJzerwerk, 7 dito Machinerie, 4 b. Vellen en 7 v. Bier, Order.

SCREW STEAM SHIPPING COMPANY.
Wekelijksche Dienst
TUSSCHEN
ROTTERDAM EN LONDEN.
Voor GOEDEREN en VEE.
Het Engelsch Schroefstoomschip
Earl of Auckland,
Kapitein WILLIAM W. APPLETON,
vertrekt **Dingsdag Avond 24 April.**
Adres bij de Agenten GEORGE LEVINGSTON en J. A. HOUWENS, te Rotterdam, en W. H. CAREY & SON, 34 Mark Lane, Londen.

ROTTERDAM-HAVRE.
Voor Passagiers en Goederen.
Het Stoomschip **ADMIRAAL VER-HUELL**, Kapit. **Timmermans**, vertrekt naar HAVRE **Woensdag 25 dezer.**
Deze Dienst is in **directe verbinding** met de Packetschepen van **Havre** naar **New-York** en **New-Orleans.**
Adres bij KUYPER, VAN DAM & SMEER. Rotterdam.

STOOMVAART OP DE MAAS.
TUSSCHEN
ROTTERDAM, VENLO EN ROERMOND.
Onderneming L. DE RIJK & Co.
Van ROTTERDAM **Maandag, Dingsdag, Donderdag** en **Vrijdag,** des avonds ten **8** ure.
Van ROERMOND **Zondag, Maandag, Woensdag** en **Donderdag,** 's namiddags ten **3** ure.
Ligplaats: **Rotterdam, Haringvliet,** zuidzijde.
Agenten ***VERWEY & Co.***

SNELVAART
VOOR
PASSAGIERS en GOEDEREN,
TUSSCHEN
ROTTERDAM EN ANTWERPEN,
met de Stoombooten
Telegraaf III & IV.
APRIL.

Van Rotterdam.			Van Antwerpen.		
* 26	Donderdag 's middags	12.—	26	Donderdag 's morgens 25/26	3.30
28	Zaturdag 's nachts 27/28	12.30	28	Zaturdag „	4.30
Mei. 1	Dingsdag 's morgens	5.—	Mei. 1	Dingsdag „	8.30
3	Donderdag „	7.—	2	Woensdag „	9,30

* **Deze Afvaart-Uren staan in verbinding met de Treinen van den Hollandschen en Rhijn-Spoorweg, die om 8 ure 15 min., 9 ure 15 min., 10 ure en 11 ure 30 min. des morgens te Rotterdam aankomen.**

Stations die worden aangedaan:
SLIKKERVEER, KINDERDIJK, NIEUWE VEER, ALBLASSERDAM, DORDRECHT, STEENEKAMER, 's GRAVENDEEL, WILLEMSDORP, WILLEMSTAD, OOLTGENSPLAAT, DINTELSAS, STRIENBERGSCHE VLIET. **ZIJPE voor Zierikzee en Brouwershaven,** Sr. PHILIPSLAND, STAVENISSE, YERSEKENDAM, VOSMEER, THOLEN, BATH en LILLO.
Te **ZIJPE** wordt voor **Zierikzee** en **Brouwershaven** op de heen- en terugreis **aangelegd;** aldaar staat eene zeer goed ingerigte Diligence gereed, die **van Zijpe naar Zierikzee,** na aankomst der Stoombooten, vertrekt en **van Zierikzee naar Zijpe,** in correspondentie op de Stoombooten, rijdt.

PASSAGIERS-VRACHTEN:
Eerste Plaats, Paviljoen, *f* **3.50,** Tweede Plaats, 1e Salon, *f* **2.50,** Heen en Terug *f* **4.** Derde Plaats, 2e Salon, *f* **1.50,** Heen en Terug *f* **2.50.** — **Passagiers-Bagage vrij. - Kinderen beneden de 10 jaren Halve Vracht.**
ROTTERDAM, Boompjes, wijk 1, n.° 21, **VERWEY & Co.,** *Cargadoors-Expediteurs.*

Notarishuis te Rotterdam.
HEDEN, Dingsdag den 24 April 1860, des namiddags ten 2 ure,
VEILING VAN:
Eenige AANDEELEN in Assurantie- en andere Maatschappijen, Geldleeningen, Schepen enz.

OPENBARE VERPACHTING.
BURGEMEESTER en **VSTHOUDERS** van *ROTTERDAM* zullen op HEDEN den 24 April 1860, des namiddags ten 1 ure, ten Raadhuize aldaar, **Verpachten:**
Voor den tijd van drie jaren.
Het **HEFFEN** van de **GABEL** of het **TOLGELD,** op den **Straatweg** tusschen **Rotterdam en de Doenkade,** hieronder oók begrepen den Tol van de Paarden voor Schuiten, uitgezonderd de Schuiten die het Veer van Rotterdam op Delft en *vice-versa* varen, alsmede de Pakschuiten van deze Gemeente op 's Gravenhage, Leyden, Schiedam en Delfshaven, *vice-versa,* en mede
Voor den tijd van drie jaren.
Het **GRASGEWAS,** te groeijen op de boorden en op de zuidelijke glooijing van het gedeelte van den **Straatweg van Rotterdam** naar **Overschie,** tusschen de Hoogeheul en de Schans, en van het Tolhek te Overschie tot aan de Doenkade.
Volgens de Voorwaarden, die nog HEDEN, op de gewone uren, ter lezing liggen op de Plaatselijke Secretarie en het Stads Timmerhuis te Rotterdam.

VERKOOPING van
Meubelen, Huissieraden enz.
VAN MARLE & DE SILLE zijn voornemens, ten overstaan van de Notarissen *SANDER & PAATS,* op Vrijdag den 27 April 1860, op de gewone uren, aan het Vendúhuis, aan de Vlasmarkt te Rotterdam, publiek te Verkoopen: Eenige Gemaakte JUWEELEN, Gemaakt GOUD en ZILVER, PORSELEIN-, GLAS- en VERLAKTWERK, KLEEDEREN, BEDDEN met Toebehooren, LINNEN- en andere KASTEN, SECRETAIRES, CHIFFONNIERES, BUREAU, TAFELS, CANAPÉ'S, STOELEN, SPIEGELS, PENDULES en VAZEN met Stolpen, KLOKKEN, VLOERKLEEDEN, KAGCHELS, KOPER, TIN en andere GOEDEREN meer. — 's Daags te voren van 10—5 ure te zien.

VERKOOPING van
Meubelen, Huissieraden enz.
De Notaris *CAZAUX VAN STAPHORST,* residerende te Rotterdam, als last hebbende van zijne Principalen, is voornemens, onder directie van *VAN MARLE & DE SILLE,* op Maandag den 30 April 1860, op de gewone uren, in het Logement **de Papegaai,** beneden den Hoogen Zeedijk (buiten de voormalige Oostpoort), wijk 13, n.° 138, te Rotterdam, publiek te Verkoopen: Een KABINET, SECRETAIRE, BUREAU, BUFFETTEN, TAFELS, STOELEN, KLOK, SPIEGELS, KAGCHELS, LEDEKANTEN, BEDDENGOED, PORSELEIN-, GLAS- en KOPERWERK enz. — Zaturdag te voren van 10—4 ure te zien.

H. VRIESENDORP, J. P. M. BOONEN, E. MAURITZ, A. C. VAN WAGENINGEN Jr. en P. J. DE KANTER Jr., Makelaars te Dordrecht, als last hebbende van hunne Meesters, zijn voornemens te Veilen en te Verkoopen:
5000 Vuren en **Grijnen** ***Koperwijksche, Molmestrandsche*** en ***Bijhavensche*** **BALKEN,** maats en ondermaats, van 4 El 5 Palm (16 vt.) tot 8 El 5 Palm (30 vt.).
Voorts eene aanzienlijke Partij **ELLENS, JUFFERS, KOLDERS, PLAATJES, DEELEN** en meer andere **HOUTWAREN.**
Welke *twee dagen* vóór de Verkooping genommerd zullen liggen: de Balken in het Maartensschat en Nieuwe Haven, en het overige in de Loodsen en Erven van **Jacob Vriesendorp en Zoonen.**
De Verkooping zal zijn bij R. J. VAN DER HORST, in het Koffijhuis over het Stadhuis, op Vrijdag den 4 Mei 1860, des namiddags ten HALF DRIE URE precies.
Nadere onderrigting is te bekomen bij bovengenoemde Makelaars.

De HUIZEN en ERVEN:
1°, aan den noordzijde van den Haringvliet, wijk 12, n.° 73; — 2°, aan de oostzijde van de Tweede Lombardstraat, wijk 8, n.° 237; — 3°, aan de westzijde van de Lange Baanstraat, wijk 10, n.° 308, en 4°, aan de westzijde van de Lange Baanstraat, wijk 10, n.° 307, — allen te Rotterdam, — op Woensdag laatstleden door den Notaris Mr. *C. A. VAN KERCKHOFF,* in het Notarishuis te Rotterdam, geveild, — zullen aldaar op MORGEN, des namiddags ten vijf ure, worden **Afgeslagen.**

Het HUIS, BOVENHUIS en ERVE, aan de Wijnstraat nabij den Wolfshoek;
Het HUIS met OPEN PLAATS, TUIN en ERVE, aan het Strooveer;
Het HUIS met OPEN PLAATS, LOODSEN en ERVEN, mede aan het Strooveer;
Het HUIS, BOVENHUIS en ERVE, in de Tweede Lombardstraat, en
De Zes BENEDEN- en Zes BOVENHUIZEN en ERVEN, aan den Goudschenrijweg, op den Hoek van de Warmoezierslaan, alle te Rotterdam, op den 18 April laatstleden door de Notarissen *VAN DER HOOP en REEPMAKER* geveild, zullen op MORGEN den 25 April 1860, des namiddags ten 5 ure, in het Notarishuis aldaar worden **Afgeslagen,** de Percelen aan het Strooveer eerst afzonderlijk en daarna gecombineerd.

Het WINKELHUIS,
ingerigt tot **Koek- en Banketbakkerij,** voorts **OPEN PLAATSJE** en **ERVE,** te Rotterdam, aan den Schiedamschen Dijk, wijk 3, n.° 113, op Woensdag laatstleden door den Notaris Mr. *C. A. VAN KERCKHOFF* in het Notarishuis aldaar geveild, zal op MORGEN, des namiddags ten vijf ure, aldaar worden **Afgeslagen.**

Belangrijke Boekverkooping
te ROTTERDAM.
Op Maandag den 21sten Mei en volgende dagen zullen de Boekhandelaren **J. VAN BAALEN & ZONEN,** te Rotterdam, ten overstaan der Notarissen *DALEN en LAMBERT,* Verkoopen:
Eene allerbelangrijkste Verzameling BOEKEN, PLAAT- en PRACHTWERKEN, HANDSCHRIFTEN, PORTRETTEN en GRAVURES, waarvan de Catalogus alom verzonden en a 50 Cents te bekomen is bij genoemde Boekhandelaren, alsmede bij *FREDERIK MULLER, BUFFA en ZONEN* en *JONKERS,* te Amsterdam; *VAN STOCKUM,* te 's Hage; *GEBR. VAN DER HOEK,* te Leyden; *KEMINK en ZOON,* te Utrecht.

Openbare Vrijwillige
VERKOOPING.
De Notarissen *VAN DER HOOP en REEPMAKER,* residerende te Rotterdam, als last hebbende van hunnen Principaal, zijn voornemens om op MORGEN 25 April 1860, des namiddags ten 5 ure, in het Notarishuis aldaar, in het openbaar te Veilen en te Verkoopen:
N.° 1. Een zeer gunstig gesitueerd **WINKELHUIS, SMEDERIJ, BOVENWONINGEN** en **ERVE,** staande en gelegen aan de westzijde van de Weste Wagenstraat, op den zuidhoek van de Raamstraat, te Rotterdam, wijk 5, n.° 471, Kadaster sectie I, n.° 254.
Grondbelasting over 1860 *f* 51.53.
Zijnde het Winkelhuis met de Smederij en eene Bovenwoning in eigen gebruik en te aanvaarden 1 Junij 1860, eene Bovenwoning verhuurd tot 30 April 1861 voor *f* 100 en eene Voorkamer per week voor *f* 57.20 's jaars.
En N.° 2. Een wel gesitueerd **HUIS,** ingerigt tot **Slagtplaats, BOVENWONINGEN** en **ERVE,** staande en gelegen aan de zuidzijde van de Raamstraat te Rotterdam, wijk 6, n.° 552, Kadaster sectie I, n.° 722.
Grondbelasting over 1860 *f* 19.
Verhuurd: de Slagtplaats tot 30 April 1861 voor *f* 175 en drie Kamers per week te zamen voor *f* 135.20 's jaars.
Inmiddels zijn nadere onderrigtingen te bekomen ten Kantore van de genoemde Notarissen, en de te veilen Percelen kunnen nog HEDEN en MORGEN worden bezigtigd, mits men voorzien zij van Permissiebiljetten, daartoe door de gemelde Notarissen af te geven.

Openbare Vrijwillige
VERKOOPING
VAN:
1.° Eene zeer goed ingerigte en gunstig gelegen **TOUWSLAGERIJ,** waarin dat bedrijf sedert onheugelijke jaren is en nog wordt uitgeoefend, met TEERKETEL, STOOF, SCHUREN en verdere GETIMMERTEN, aan de westzijde van de Ridderstraat te Vlaardingen, wijk G, n.° 87, Kadaster sectie A, n.° 1428, groot 24 Roeden 60 Ellen.
Te aanvaarden dadelijk na de Toewijzing.
2.° Een wel ingerigt en goed onderhouden **WOONHUIS,** met een ruim PAKHUIS daarnaast, een KOETSHUIS en PAARDENSTALLING en grooten TUIN daarachter, aan de oostzijde van de Ridderstraat te Vlaardingen, wijk G, n.° 75 en 75*a*, Kadaster sectie B, ns. 518, 519 en 520, groot 9 Roeden 50 Ellen.
Te aanvaarden het Woonhuis, Koetshuis, Stalling en Tuin met 1 November 1860 en het Pakhuis dadelijk na de toewijzing.
Zullende worden geveild Woensdag den 2den en afgeslagen den 9den Mei 1860, beiden des namiddags ten 3 ure, in het Logement *de Hollandsche Tuin,* te Vlaardingen, ten overstaan van Mr. *J. H. KNOTTENBELT,* Notaris aldaar, ten wiens Kantore nader onderrigt te bekomen is.
Zijnde het te Verkoopene te bezigtigen gedurende twee dagen vóór de Veiling, van 's morgens 10 tot 1 ure en 's namiddags 3 tot 5 ure, mits voorzien van een Toegangbillet, ten Kantore van voornoemden Notaris te bekomen.

Openbare Vrijwillige
VERKOOPING.
De Notarissen *SCHADEE, KLEY en BURGER,* residerende te Rotterdam, zijn voornemens om op Woensdag den 9den Mei 1860, des namiddags ten 5 ure, in het Notarishuis aldaar, te Veilen en te Verkoopen:
N.° 1. Een hecht, sterk en aangenaam gesitueerd
HUIS en ERVE,
voorzien van diverse zeer goed georneerde VERTREKKEN en verdere GEMAKKEN, alsmede zeer wel aangelegden TUIN met deszelfs Bepoting en Beplanting, genaamd ***Vredelust,*** staande en gelegen beneden den Hoogen Schielandschen Zeedijk, nabij het nieuw aangelegde Park, in de gemeente Delfshaven, wijk E, n.° 117, strekkende voor ter halver Sloot van den Dijk, tot achter aan het Perceel n.° 2, Kadaster der gemeente Delfshaven, sectie B, ns. 704 en 1086, ter grootte van 4 Roeden 54 Ellen, en n.° 553 gedeeltelijk.
Verhuurd tot 1 November 1860 tot *f* 450 in het jaar.
Grondlasten over 1860 *f* 54.71.
N.° 2. Een sedert twee jaren geheel nieuw gebouwde **KOEPEL,** voorzien van alle vereischte GEMAKKEN, een zeer Grooten MOESTUIN, met Bepoting en Beplanting, mitsgaders SCHUUR en **ERVE,** Nieuwe HEININGEN en TRAPPEN tegen den Dijk, staande en gelegen als boven, strekkende voor ter halver Sloot van den Dijk tot achter ter halver Sloot in de Melkkopper-Watering, Kadaster sectie B, ns. 1083, 1084 en 1085, ter grootte van 30 Roeden 46 Ellen; n.° 553 gedeeltelijk en 556*bis* in eigen gebruik, zeer geschikt tot bebouwing met diverse Panden. De Koepel geniet vrijdom van Grondlasten tot 1864, het overige belast met *f* 4.12 als ongebouwd eigendom; en
N.° 3. Drie **HUIZEN** en **ERVEN,** staande en gelegen als boven, strekkende tot achter aan het Perceel N.° 2, Kadaster sectie B, ns. 742, 743 en 744, groot 1 Roede 11 Ellen, en n.° 553 gedeeltelijk.
Grondlasten als boven *f* 26.08.
Verhuurd in zes Percelen, bij de week, te zamen tot *f* 442 in het jaar.
De voorschreven Percelen zullen ieder afzonderlijk worden Geveild en daarna eerst ieder afzonderlijk en vervolgens gecombineerd worden Afgeslagen.
Het Perceel N.° 1 zal twee dagen vóór en op den dag der Veiling, en de Percelen Ns. 2 en 3, dagelijks, van des voormiddags ten 10 tot des namiddags ten 2 ure, voor ieder te zien zijn, op vertoon van een Permissiebillet, af te geven door de gemelde Notarissen, ten wier Kantore intusschen nadere informatien zijn te bekomen.

Openbare Vrijwillige
VERKOOPING.
De Notaris *GERRIT ANTONIE VAN DEN BERG,* gevestigd te Hillegersberg, is

van meening, om, namens zijnen Principaal, op MORGEN den 25sten April 1860, des morgens ten 9 ure, op de Bouwmanswoning N°. 12, toebehoorende aan ARIE STEENWIJK, onder Berkel, in het Rodenrijs, in het openbaar ***om Contant Geld*** te Verkoopen:
5 PAARDEN, 16 Kalfdragende of reeds Gekalfd hebbende KOEIJEN of VAARZEN, 2 Vare KOEIJEN, 5 PINKEN, 1 PINKSTIER, 7 VARKENS, eene Partij KIPPEN en een KETTING HOND; voorts:
Een KAPWAGEN, CHAIS, SPEELWAGEN, ARRENSLEDE, 3 BOERENWAGENS, 4 Driewielde KARREN, 2 PLOEGEN, 4 EEGDEN, PLOEGSLEDE, MOLBORD, ROLBLOK, verschillende PAARDENTUIGEN, WINDMOLEN, BERGHEEFT, SPILLEN, LADDERS, MESTWAGENS, een KAARN met TOEBEHOOREN, ROOMSTAAR, KAASKUIP, ZAKPERS, KUIPEN, TOBBEN, TONNEN, VATEN, EMMERS, ZEVEN, ZWINGEN, GRAMPELS, KLAVEN, STALPALEN, SCHOPPEN, VORKEN, RIEKEN, MESTPLANKEN, TAKKEBOSSEN, HOOI, STROO en verdere BOUW- en MELKGEREEDSCHAPPEN, alsmede eenig HUISRAAD en MEUBELEN.
Is nog HEDEN en MORGEN, van des voormiddags 10—3 ure, voor een ieder te bezigtigen.

Openbare Verkooping,
om Contant Geld,
op Vrijdag den 27 April 1860, des voormiddags ten 9 ure, aan de Bouwmanswoning, bewoond door **J. van den Berg,** aan de Kandelaar, binnen de gemeente Kethel, van:
LEVENDE HAVE, BOUW- en MELKGEREEDSCHAPPEN.
Nadere informatie bij den Notaris *L. C. DIJXHOORN,* te Overschie.

De Notaris DIRK CORNELIS KLEY, gevestigd te Cappelle op d'IJssel, is voornemens, ten verzoeke van deszelfs Principaal, te Veilen en te Verkoopen, en wel op **Woensdag den 2 Mei 1860,** des voormiddags ten 10 ure, in *het Hof van Holland,* te Zevenhuizen:

Eene BOUWMANSWONING
en ongeveer **52 Bunders**
Bouw- en Weiland,
waaronder behoort een groote **KERSENBOOMGAARD,** te zamen staande en gelegen nabij elkander, in den Zuidplaspolder van Schieland, binnen de gemeente Moordrecht.
De aanvaarding zal kunnen geschieden wat de Bouwlanden betreft met het Ontblooten der Schoof en de Weilanden den 15 November, beide in dezen jare 1860, en de Woning, verdere Getimmerten en het Erf den 30 April 1861, of zooveel vroeger als bij de Veiling zal worden opgegeven.
De Veiling zal plaats hebben eerst in Percelen en daarna gecombineerd.
Alles bij geaffigeerde Billetten breeder omschreven.
Nadere informatiën zijn op *franco* aanvragen te bekomen bij voornoemden Notaris KLEY, te Cappelle op d'IJssel; alsmede bij den Eigenaar en Bewoner P. OOSTERHOUT.

Publieke Verkooping.
De Notaris *D. C. KLEY,* te Cappelle op d'IJssel, zal op Woensdag den 25 April 1860, des voormiddags ten 10 ure, aan het Huis van den Heer W. C. HOOGENDIJK, te Cappelle op d'IJssel, aan den Hoogen Zeedijk, nabij het Kralingsche Veer, overgaan tot den Openbaren Verkoop van:
Eenige **Mahonyhouten** en andere zeer goed geconserveerde **MEUBELEN,** waaronder weinig gebruikte en andere VLOERKLEEDEN van verschillende Lengte en Breedte.
Vervolgens **RIJTUIGEN,** als een TENTWAGEN, ingerigt voor 4 a 6 Personen, 2 SPEELWAGENS, een ARRESLEDE, een HITTENWAGEN enzoov.; en eindelijk diverse EEN- en TWEEPAARDSTUIGEN, sommigen zoo goed als nieuw en waaronder ook een BELLETUIG, en verder STALGEREEDSCHAP.
Alles op den dag der Verkooping twee uren vóór den aanvang voor een ieder te zien.

Rotterdamsche
SCHOUWBURG.
Directie: ***J. Eduard de Vries.***
Tot Sluiting van het Tooneel en ten voordeele van Mevrouw M. KLEINE:
ZATURDAG 28 APRIL 1860,
HET PARELSNOER,
of KNECHT, DIENAAR en HEER,
Drama in drie Afdeelingen, door den schrijver van *Laurierboom en Redelstaf.*
GEVOLGD DOOR:
DE PRATENDE MOLEN,
Blijspel met Zang, naar het Fransch.
Aanvang ten ZEVEN ure precies.
Prijzen der Plaatsen:

Balcon	*f* 2.25.	Parterre	*f* 1.00.
Loge	- 1.25.	Galerij	- 0.40.

VERTREK der SPOORTREINEN.

Hollandsche Spoorweg.

Van Rott. naar Amsterdam:	7, 9.30, 11.40, 3.30, 8
„ „ alleen n. 's Hage:	1.5's midd., 9.50 's av.
„ Amst. naar Rotterdam:	8.5, 10.40, 1.25, 4.30, 7.45
„ 's Hage „ Rott.:	8.30, 10.18, 12.37, 3.39, 6.42, 8.15, 9.59
Aankomst te Rotterdam:	9.15, 11.5, 1.20, 4.25, 7.30, 9, 10.45

Spoorweg Antwerpen-Rotterdam.

Van Rott. naar Antwerpen en Breda:	10.15, 3.—
„ Dordrecht naar Rotterdam:	10.40, 3.20.
„ Breda naar Antwerpen en Rott.:	6.50, 12.35.
alleen naar Antwerpen en Moerdijk:	5.20.
„ Antwerpen naar Breda en Rott.:	7.45, 12.20.
alleen naar Breda en Moerdijk:	5.25.

Rhijn-Spoorweg.

Rott. n. Utr., Amst., Arnhem:	7.—, 10.—, 12.15, 1.30, 5.50, 9.—
Amst. n. Utr. en Rott.:	7.25, 10.25, 12.35, 2.30, 6.15, 9.15
Arnh. n. Utr., Amst., Rott.:	6.30, 9.30, 11.35, 12.30, 5.20
Utrecht naar Rotterdam:	6.30, 8.40, 11.40, 1.25, 4.30, 7.30
Gouda naar Rotterdam:	7.36, 9.34, 12.34, 2.8, 5.40, 8.28
Aankomst te Rotterdam:	8.15, 10.—, 1.—, 2.25, 6.30, 9.—

Gedrukt en uitgegeven bij
G. en C. A. van Reyn,
te Rotterdam.

BIJVOEGSEL

behoorende tot de

ROTTERDAMSCHEN COURANT

VAN

DINGSDAG 24 APRIL 1860. N°. 98.

ONTWERP VAN WET,

strekkende tot

AANLEG VAN SPOORWEGEN

voor

Rekening van den Staat.

Wij WILLEM III, *bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.*

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten,

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat ter uitbreiding van het binnenlandsch en internationaal verkeer verbetering van de middelen van gemeenschap door aanleg van spoorwegen noodig is,

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Art. 1.

Voor rekening van den Staat worden spoorwegen aangelegd:

van *Arnhem*, langs *Zutphen*, *Deventer*, *Zwolle*, *Meppel*, *Steenwijk*, *Heerenveen*, tot *Leeuwarden*.

van *Harlingen*, langs *Franeker*, *Leeuwarden*, *Groningen*, *Winschoten*, naar de Hannoversche grenzen in de rigting van Aschendorf;

van *Zutphen*, langs *Goor*, *Hengelo*, *Enschedé*, met één of twee vertakkingen, naar de Duitsche grenzen;

van *Maastricht* of *Meersen*, langs *Roermond*, *Venlo*, *Helmond*, *Eindhoven*, *Boxtel* en *Tilburg tot Breda*;

van *Rosendaal*, langs *Bergen op Zoom*, *Goes*, *Middelburg*, tot *Vlissingen*;

van *Venlo* naar de Pruissische grenzen;

van *Maarsbergen*, langs *Amerongen*, *Tiel*, *'s Hertogenbosch*, tot *Boxtel*;

van *Rotterdam*, langs *Dordrecht*, *Willemsdorp*, *Moerdijk*, tot *Breda*;

van *Amsterdam* door de *Zaanstreek*, of van *Haarlem*, langs *Alkmaar*, tot het *Nieuwe Diep*.

Art. 2.

Jaarlijks wordt voor den aanleg der in het vorig artikel genoemde spoorwegen ten minste *tien millioen gulden* op de Staatsbegrooting uitgetrokken.

Lasten en bevelen, enz.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. *Beginsel der wet. — De hoofdlijnen door den Staat aan te leggen.*

De Regering stelt bij dit wets-ontwerp voor, den tot hiertoe bij het beramen en uitvoeren van spoorwegplannen gevolgden weg te verlaten en tot den aanleg van Staatswege over te gaan. Zij plaatst zich derhalve ten aanzien der spoorwegen op een ook elders met goed gevolg gekozen standpunt.

Is er, na hetgeen de ondervinding hier te Lande geleerd heeft, nog regtvaardiging van deze keuze noodig? Nadat, jaren geleden, de particuliere industrie met veel moeite er in geslaagd was om den Hollandschen ijzeren spoorweg, welke langs zeer bevolkte en welvarende streken liep, twee groote handelssteden aan elkander en met de residentie verbond, aan te leggen, heeft men door bijzondere personen die belangrijke spoorlijn, welke onze handelssteden met Duitschland en het hart van Europa moest verbinden, niet in het leven kunnen doen roepen; en het Hoofd van den Staat heeft zijne eigene fortuin aangewend om dien spoorweg te doen leggen. Inderdaad een Staatsspoorweg.

Sedert zijn jaren verloopen, zonder eenig ander resultaat op te leveren, dan het tot stand brengen van twee spoorwegen, dien van Aken langs Maastricht naar Hasselt, en dien van Antwerpen tot Breda en Moerdijk, niettegenstaande de gelegenheid tot aanvrage van concessien in ruime mate werd opengesteld, concessien werden verleend en ingetrokken, en de geopende vooruitzigten weder in rook verdwenen. Eindelijk zijn concessien verleend met zoo aanzienlijke opofferingen van den Staat, dat men de spoorwegen, die zij ten onderwerp hebben, vermomde Staatsspoorwegen heeft genoemd; concessien, waarop de goedkeuring van de Staten-Generaal niet heeft kunnen volgen, en omtrent welke deskundigen de overtuiging koesterden, dat, ook dan wanneer zij waren goedgekeurd, daaruit óf geene óf zeer onvoldoende resultaten zouden zijn voortgevloeid. Te voorzien is het alzoo, dat geen bevredigend stelsel van spoorwegen in ons Land spoedig tot stand zal komen zoo die niet van wege den Staat worden aangelegd.

Bij de algemeen bestaande overtuiging van de wenschelijkheid niet alleen, maar ook van de noodzakelijkheid van spoorwegen, zou deze beschouwing reeds voldoende kunnen schijnen om het aannemen van het beginsel van Staatsspoorwegen te regtvaardigen.

Er is echter meer.

Ondernemingen van industrie — het wordt gereedelijk toegestemd — behooren in den regel aan particuliere krachten te worden overgelaten; de lessen der wetenschap zijn op dit punt geheel in harmonie met die der ervaring. Maar kan men kolossale ondernemingen, die geen uitzigt op winst opleveren, rangschikken onder de zoodanige, welke de wetenschap op het oog heeft? Bovendien moet worden opgemerkt dat, wanneer eene onderneming van particulieren uit den aard der zaak *monopolie* is, op den Staat de pligt rust, dat monopolie in zijne handen te nemen wanneer het beoogde doel inderdaad van algemeen nut is.

Bijzondere industrie ook kan nuttig en goed werken — nuttiger en beter zelfs dan de Staat, — doch alleen op voorwaarde, dat de heilzame prikkel der concurrentie niet ontbreekt. Die prikkel nu ontbreekt ten eenen male bij spoorwegen.

Zeer te regt is, krachtens het hier ontwikkelde beginsel, de zorg bijv. voor posterijen en telegrafen aan den Staat opgedragen. Dezelfde redenen, die daartoe hebben geleid, gelden ook voor de spoorwegen.

De verschillende bezwaren, nu en dan tegen den aanleg van Staatsspoorwegen ontwikkeld, schijnen voor het meerendeel gemakkelijk weêrlegd te kunnen worden.

Een der voornaamste van die bezwaren is, dat de Staat duurder bouwt dan de maatschappijen. Wie echter de zaak onpartijdig wil onderzoeken, zal zich van het tegendeel kunnen overtuigen. Als bijlage n.° 1, wordt hierbij overgelegd eene tabel, opgemaakt door den bekenden ingenieur Delavelye, voorkomende in den Moniteur des intérêts matériels van 11 april 1858. In die tabel zijn de verschillende spoorwegen in en buiten Europa, naar hunne meerdere kostbaarheid van aanleg gerangschikt.

De duurste spoorwegen die op deze lijst voorkomen zijn de geconcessioneerde lijnen in Engeland, in Frankrijk, in Britsch Indië en in Italië.

In België, alwaar de Staatsbaan eene aanzienlijke lengte heeft en bijna over hare geheele uitgestrektheid met dubbel spoor is belegd, beloopt de gemiddelde prijs per kilometer met de geconcessioneerde lijnen niet meer dan het gemiddelde van al de in de tabel voorkomende wegen.

De zoo gunstig bekende Badensche Staatsbaan staat daarmede nagenoeg gelijk.

De Staatsbanen in Wurtemberg, in Beijeren, in Oostenrijk, in Toscane, blijven verre beneden het middental, terwijl onder de goedkoopste van al de spoorwegen de Hannoversche Staatsbaan is te tellen, die zich over niet minder dan 793 kilometers uitstrekt.

Ook de officiële statistiek der Pruissische spoorwegen bevestigt geenszins de bewering, dat de Staat duurder dan de particulieren bouwt.

Als bijlage n.° 2 wordt hierbij overgelegd een daaraan ontleend overzigt van de Pruissische spoorwegen in 1858.

Uit dat overzigt blijkt, dat het kapitaal voor den aanleg per mijl van 1000 el (kilometer) voor de Staatsspoorwegen ongeveer *f* 17,000 minder heeft bedragen dan aan de geconcessioneerde wegen is besteed; en dat dit verschil *f* 13,600 bedraagt bij vergelijking met de wegen die eene rentegarantie van den Staat genieten en onder Staatsbeheer zijn geplaatst.

De prijs per kilometer (Nederlandsche mijl) van de Pruissische Staatsbanen, ad *f* 95,152, blijft verre beneden het gemiddelde van de vroeger gemelde tabel.

Ook in Nederland, waar slechts één spoorweg, die van Amsterdam over Utrecht tot Arnhem, zoo goed als van Staatswege werd aangelegd, is de vergelijking met andere wegen niet ongunstig.

Uit de voorhanden officiële bescheiden blijkt toch, dat de ingenieurs van den waterstaat dezen weg, hebbende eene lengte van 92 kilometers, in 1836 hadden begroot op *f* 8,933,000; en dat die, blijkens het rapport, den 1sten januarij 1845 uitgebragt door den ingenieur van den waterstaat, die den weg tot Arnhem heeft afgemaakt, is voltrokken en in exploitatie gebragt voor *f* 9,300,000, dat is alzoo, met het materieel voor het vervoer tegen ongeveer *f* 100,000, en zonder dit materieel tegen *f* 91,370 per kilometer.

De bijna gelijktijdig door eene maatschappij aangelegde spoorweg van Amsterdam, langs Haarlem en 's Gravenhage, naar Rotterdam, heeft gekost met het materieel ongeveer *f* 125,000 per kilometer.

En blijkens het verslag der directie van de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij, uitgebragt in de algemeene vergadering van aandeelhouders op 30 junij 1858, heeft de zijtak van Utrecht tot Rotterdam, zonder het materieel voor het vervoer, per kilometer gekost *f* 126 940, of, na aftrek der betaalde renten gedurende de constructie, *f* 120,990.

De spoorweg van Aken over Maastricht naar Hasselt heeft, volgens de opgave van den heer *Hauchecorne*, *f* 146,991 per kilometer gevorderd.

Het vorenstaande zal wel voldoende zijn om te doen zien, dat de Staat in het algemeen niet duurder bouwt dan de maatschappijen.

Dit beweren is echter eene van die stellingen, welke ingang vinden dewijl zij dikwerf worden herhaald en slechts zelden grondig onderzocht, en intusschen is er niet één gegronde reden waarom de Staat duurder zou bouwen dan de maatschappijen.

Bijna overal ziet men aan Rijks-ingenieurs den bouw van spoorwegen door maatschappijen toevertrouwd; zoowel in Frankrijk, in Duitschland, in Pruissen, in Rusland als in België. En waarom zouden die ingenieurs dáár op minder kostbaren voet bouwen dan bij den Staat? Alleen kan dit het geval zijn als de maatschappij of de aannemer van het zoogenaamde „forfait" er belang bij heeft, den spoorweg met te karige hand te doen aanleggen en op exploitatiekosten te doen overbrengen wat tot het kapitaal van aanleg behoort.

Bij rentegarantie van den Staat zal dit meestal het geval zijn; dan zal de te karig aangelegde weg te duurder in exploitatie zijn en door den garant moeten betaald worden wat op kapitaal is bespaard.

Men verlieze ook niet uit het oog, dat bij de maatschappijen niet alleen de kosten van de gemaakte werken op kapitaal moeten gebragt worden, maar buitendien alle uitgaven voor een veelal zeer kostbaar personeel vereischt, en de gelden die als premien, agio of soortgelijke moeten betaald worden om het benoodigde kapitaal te verkrijgen.

Dat de laatstgenoemde uitgaaf zeer belangrijk tot vermeerdering van het kapitaal moet bijdragen zal wel toegestemd worden wanneer men bedenkt, dat het Staatscrediet in Nederland zoo zeer is gevestigd, dat de Staatsobligatien naauwelijks tegen 4 pc. aan rente kunnen worden geamortiseerd, terwijl het kapitaal voor spoorwegondernemingen door de maatschappijen veelal tegen 5, 6 a 7 ten honderd moet worden betaald.

En hoe belangrijk de te betalen premien soms zijn kan uit het volgende blijken:

De Fransche spoorwegen (1) hadden in 1858 eene totale lengte van 8685 kilometers, en de maatschappijen op den 1 januarij 1859 aan actien en obligatien een kapitaal ontvangen van fr. 3,549,540,698, terwijl door den Staat bovendien aan subsidien was betaald fr. 751,000,000, alzoo te zamen fr. 4,300,540,698. De uitgaven hadden bedragen fr. 3,524,211,806, het verschil, ad. fr. 776,328,892, was het bedrag van hetgeen betaald werd voor diverse premien, terwijl zich daarvan slechts ongeveer 100 millioen in kas bevond.

Alzoo werd ruim 18 per cent aan premien betaald boven en behalve de werkelijk gedane uitgaven.

Om de meerdere kostbaarheid van Staatsbanen aan te toonen wordt veelal op België gewezen. Hoe onjuist het is hier België te noemen, kan worden nagegaan wanneer men de kosten der Staatsbanen van dat Rijk wil vergelijken met de grootste doorloopende lijn die dáár door eene maatschappij werd aangelegd, de lijn namelijk van Brussel, over Namen, naar Arlon.

De bijzonderheden die hier volgen worden ontleend aan het verslag door de directie van dien weg den 27sten februarij 1860 uitgebragt en openbaar gemaakt.

De lengte van den weg bedraagt van Brussel tot Namen 55 kilometers, van Namen tot Arlon 135, te zamen 190 kilometers.

De concessie werd in 1845 verleend en de weg tot Arlon eerst in 1858 geopend.

De eerste raad van bestuur was in 1846 benoemd; hij bleef negen jaren in functie.

Gedurende die negen jaren werd gestort fr. 25,262,535 en in obligatien betaald fr. 8,450,850, te zamen fr. 33,713,385. Door de bankiers was bovendien betaald fr. 1,500,000, alzoo in totaal fr. 35,213,385.

(1) Zie C. WOLTERS, *Histoire financière des chemins de fer*. Paris 1860, bladz. 51.

En welke waren na negen jaren en bij eene uitgave van ongeveer 17 millioen gulden Nederlandsch, de werken en het materieel waarover de maatschappij kon beschikken? Voor zooveel den spoorweg betreft, was in die negen jaren slechts eene lengte van ongeveer 15 kilometers voor het verkeer opengesteld, met een gering en gebrekkig materieel. Wel waren eenige werken in aanleg, maar deze hadden met het materieel slechts eene uitgave gevorderd van fr. 16,604,513, terwijl in de kas niet meer aanwezig was dan fr. 58,494, niettegenstaande de ontvangst fr. 35,213,385 had bedragen. Het crediet der maatschappij was dan ook geheel uitgeput. Aan een nieuw bestuur, en met ondersteuning van den Staat, gelukte het, de onderneming in 1858 te voltooijen. Alzoo had deze maatschappij 13 jaren noodig om een weg van 190 kilometers tot stand te brengen.

Zeer merkwaardige posten komen in de overgelegde rekening voor, namelijk: kosten der concessie fr. 913,546.20, idem idem fr. 1,631,336.27, zamen fr. 2,544,882.47. Algemeene uitgaven gedurende den bouw fr. 1,530,950.97, idem idem fr. 525,873.40, zamen fr. 2,056,824.37. Verliezen gedurende den bouw fr. 10,467,940.79, idem idem fr. 5,695,069.84, zamen fr. 16,163,010.63.

Alzoo te zamen ongeveer 10 millioen gulden Nederlandsch aan ongelden voor een spoorweg van 190 kilometers lengte; dat is ongeveer f 50,000 per kilometer.

Het is er intusschen verre van af dat alle spoorwegmaatschappijen zulk slecht bestuur voeren als hier gedurende negen jaren het geval schijnt te zijn geweest; evenwel moet erkend worden dat vele maatschappijen in den laatsten tijd tot een stelsel van geldleenen zijn gekomen, waardoor hooge renten worden betaald en bovendien de toekomst aan het tegenwoordige wordt opgeofferd. Men geeft namelijk obligatien uit, hebbende eene nominale waarde van 500 francs, tegen eene vaste rente van fr. 15; de uitgifte heeft dan plaats tegen hoogstens fr. 300, soms tegen fr. 250, en ook wel tegen fr. 240, onder bepaling dat de aflossing op bepaalde tijden en a pari, tegen fr. 500 zal plaats hebben.

Voor de Fransche spoorwegen berekent *Delavalaye* (1) dat zij thans reeds zijn belast met eene schuld van fr. 3517 millioen, waarvoor slechts in geld werd ontvangen fr. 2252 millioen, zoodat aan premien moet betaald worden niet minder dan fr. 1265 millioen.

Aan den Staat wordt dikwerf verweten, dat de begrootingen zijner ingenieurs meestal te laag zijn en de werkelijke uitgaaf de raming veelal overtreft. De tabel, als bijlage n°. 3 hier bijgevoegd, kan intusschen strekken ten betooge, dat, zoo de Staatsbaan in België de raming verre overtrof, dit nog in ruimer mate met de spoorwegen der maatschappijen in Frankrijk en in Engeland het geval is geweest.

Ook is hierboven reeds vermeld, dat de ingenieurs van den waterstaat, die in 1836 de kosten voor den Rhijnspoorweg berekenden, de werkelijke uitgaaf zeer nabij hadden geraamd. En zoo in den aanvang, bij de mindere bekendheid met dit nieuwe middel van vervoer, misstellingen verschoonbaar waren, thans zijn zij geheel te vermijden, nu eene rijke ondervinding zoo vele bronnen aanwijst, die men met vrucht kan raadplegen.

Een ander bezwaar, dat men veelal tegen de Staatsspoorwegen doet gelden is, dat de maatschappijen spoediger dan het Rijk bouwen.

Ook dit beweren wordt veelal door de ondervinding weêrsproken.

De Luxemburgsche spoorweg, waarvan zoo even de rede was, kan het bewijs in België leveren.

Ook hier te Lande kan gelijk bewijs worden gevonden.

De Rhijnspoorweg, van Amsterdam tot Arnhem, werd van Rijkswege in *zeven* jaren gemaakt, terwijl de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij *twaalf* jaren besteedde om den korteren weg van Amsterdam, over 's Gravenhage, naar Rotterdam tot stand te brengen.

De Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij ondernam in 1845 den aanleg der uitbreiding van den bestaanden weg, en nog is het station te Rotterdam naauwelijks voltooid, en onttrekt zich die onderneming aan hare verpligting om den zijtak om Rotterdam tot nabij het station van den Hollandschen spoorweg tot stand te brengen.

Voor den spoorweg van Maastricht tot Aken, hebbende eene lengte van 36 kilometers, werd concessie verleend bij Koninklijk besluit van den 13den februarij 1846, n.° 80. De opening van den weg had plaats in october 1853; alzoo waren er nagenoeg *acht* jaren noodig om dezen weg af te maken en in exploitatie te brengen.

Voor den spoorweg van Luik naar Maastricht, hebbende eene lengte van ongeveer 30 kilometers, werd in julij 1856 concessie verleend; zeer achtenswaardige mannen en vermogende bankiers ondernamen dien weg, en nog is te naauwernood aanvang met de uitvoering op Nederlandsch grondgebied gemaakt.

Wel zijn er maatschappijen die zeer snel hebben gewerkt, maar men kan niet inzien dat de Staat niet even snel zou kunnen werken, zoo het hem alleen om snelheid te doen ware en hij daartoe dezelfde middelen als de maatschappijen aangreep. Bij den grooten omvang van het werk, dat in Nederland moet uitgevoerd worden, zal men intusschen, wat die snelheid betreft, met behoedzaamheid dienen te werk te gaan, wil men geen gevaar loopen den prijs van arbeidsloon en materiaal in die mate op te drijven dat daardoor zoowel de Rijks- als de particuliere werken worden benadeeld.

Na, gelijk men vertrouwt, door het vorenstaande de voornaamste bezwaren welke tegen de Staatsspoorwegen zijn ingebragt genoegzaam te hebben weêrsproken, behoeft ten slotte nog slechts te worden opgemerkt, dat die banen over het algemeen bij de particuliere ondernemingen niet achterstaan voor het geldelijk voordeel dat zij bijbrengen, of althans voor het dividend dat zij afwerpen.

In 1858 (2) hebben de Engelsche spoorwegen gemiddeld opgebragt $3\frac{3}{4}$ per cent. De Fransche spoorwegen $4\frac{1}{16}$ per cent. De Belgische staatsbaan $5\frac{1}{16}$ per cent, terwijl de particuliere wegen in België in 1857 volgens Hauchecorne slechts hebben opgebragt $1\frac{3}{16}$ per cent.

Volgens de officiële statistiek hebben in Pruissen de door den Staat aangelegde wegen in 1858 opgebragt $6\frac{3}{16}$ per cent, en die van particuliere ondernemingen $6\frac{9}{16}$ per cent, zijnde het geringe verschil hier toe te schrijven aan de omstandigheid dat de beste lijnen, waaronder de Keulen-Minderer weg, door particulieren zijn ondernomen, terwijl de minder voordeelige lijnen voor den Staat zijn overgebleven of door hem zijn ondernomen moeten worden.

Als een ander bezwaar voert men aan dat de Staat, gaat hij tot eigen aanleg over, geen weêrstand zal weten te bieden aan talrijke eischen, die met aandrang zullen worden ingebragt. Waarom die drang juist bij den Staat zooveel grooter zou zijn, en waarom juist de Staat eerder tot inwilliging van vele, niet altijd billijke eischen zou moeten overgaan, ligt in het duister. Heeft de ondervinding dan bewezen, dat die aandrang zich *niet* doet gevoelen wanneer men de spoorwegen hoopt tot stand te brengen bij concessien, met ondersteuning van den Staat, waarop de goedkeuring der wetgevende magt gevorderd wordt? Het argument, aan de vrees voor dien aandrang ontleend, zal bovendien ophouden kracht te hebben zoodra dit ontwerp tot wet verheven wordt.

Men verlieze tevens de volgende beschouwingen niet uit het oog.

Aanleg door den Staat waarborgt meerdere deugdelijkheid, en, als gevolg daarvan, in het algemeen meerdere veiligheid; een voordeel dat zelfs tegen het nadeel eener eenigzins grootere kostbaarheid — die echter naar de overtuiging der Regering *niet* te wachten is — zou kunnen opwegen.

Bij aanleg door den Staat kan men naar een vooraf beraamd vast plan te werk gaan; men kan dan het gegronde uitzigt op het tot stand komen van een bevredigend geheel openen, zoo als de Regering meent dat in het onderhavige wets-ontwerp geschiedt. Erlangen de plannen der Regering uitvoering, het is bijkans overbodig te herinneren, dat in dat geval een niet zelden bedenkelijke vreemde invloed zal zijn geweerd. Dat bij het tot stand komen van eenige concessie verre de meeste actionarissen vreemdelingen zullen zijn, ontkent niemand. Kan het nu wenschelijk geacht worden, in een Land als het onze, dat vooreerst een klein, en daarbij een handelsland is, dergelijken vreemden invloed binnen te roepen; het Nederlandsche spoorwegnet te stellen in handen eener vereeniging van aandeelhouders, wier belang meermalen van het belang des Lands aanmerkelijk zal verschillen?

Het nadeel van den bedoelden vreemden invloed is hier en elders reeds bij herhaling gebleken; het behoeft niet herinnerd te worden, dat zich eventualiteiten zouden kunnen voordoen, waarin die op de meest gevaarlijke wijze zou worden gevoeld. Voor onzen handels- zoowel als voor onzen politieken toestand is het van het hoogste belang, dat eene voor beiden zoo gewigtige zaak als die der spoorwegen onder alle omstandigheden ten nutte van beiden kan worden geleid en bestuurd.

Is men bij aanleg der wegen door den Staat inderdaad nog bevreesd voor geldverspilling en slechte administratie, het mag herinnerd worden dat de Staten-Generaal jaarlijks over de verstrekking der noodige gelden zullen hebben te beraadslagen, en dat in die omstandigheid een allezins voldoende waarborg van contrôle ligt opgesloten.

De voorafgaande beschouwingen nemen toe in gewigt, wanneer men bedenkt dat van toepassing van het zuivere concessie-systeem, zonder hulp of ondersteuning van den Staat, geen sprake meer is. Wat ook voor aanleg door particulieren, zonder inmenging van den Staat, te zeggen valle, het staat vast, dat geene concessie voor de in het stelsel meest onmisbare lijnen meer gevraagd wordt, zonder dat tevens zeer aanzienlijke hulp van Staatswege zal noodig zijn. Waar is nu, bij geldelijke ondersteuning door den Staat, die contrôle, waaraan men zooveel en zoo te regt hecht.

Het kan overbodig geacht worden, het zeer bezwarende van eene aanmerkelijke ondersteuning, bovenal voor de toekomst, te herinneren. Bij de finantiële beschouwing van het thans aangeboden ontwerp zal blijken, dat met het oog op 's Lands finantien Staatsspoorwegen zeer verre de voorkeur verdienen.

Zooveel is zeker, dat de Staat zich groote opofferingen moet getroosten, wil hij langs den weg der concessien Nederland in het genot van spoorwegen zien komen. En waar zulke opofferingen vereischt worden, waar toch zoo veel geld zal moeten worden besteed, daar rijst met dubbele kracht de vraag: waarom neemt de Staat niet zelf het werk ter hand, in plaats van met hetzelfde geld een monopolie voor particulieren te koopen? Waarom zou de Staat zijn geld liever uit de handen geven en wegschenken, dan het zelf ten meeste nutte besteden? Men mag ook vragen: welken waarborg heeft de Staat, dat het geld, als subsidie of garantie aan maatschappijen verstrekt, naar behooren en zoo goed mogelijk wordt besteed? Die waarborg ontbreekt.

Als nog andere gezigtspunten, waaruit de aanleg door den Staat zich laat aanbevelen, noemt de Regering de volgende:

Vooreerst de mogelijkheid van uitvoering, en den aan te wenden spoed bij die uitvoering. Zou men bij het verleenen, goedkeuren en aanvaarden zelfs van eene voor den Staat zoo bezwarende concessie als de laatst voorgedragene, het tot stand komen der spoorwegen binnen een niet verwijderd tijdsverloop hebben kunnen verwachten? Het is op goede gronden betwijfeld. Wordt het werk daarentegen aan den Staat opgedragen, de Staat kan terstond met de uitvoering een aanvang maken.

Daarbij komt, dat de ondervinding, die men hier te Lande van spoorwegen in het bezit van bijzondere maatschappijen heeft opgedaan, niet zeer geschikt schijnt om de symphatie daarvoor op te wekken of te regtvaardigen. Laat de aansluiting der treinen, de regeling der vertrekuren op de bestaande spoorwegen niet zeer veel te wenschen over? En heeft de Regering bij aanleg van Staatswege het integendeel niet geheel in hare hand, om alles ten meesten gerieve van het publiek te regelen?

Aan bijzondere ondernemingen is het voorzeker niet als een verwijt toe te rekenen dat zij bovenal op de geldelijke uitkomsten der zaak het oog gevestigd houden en zich daardoor dikwijls van wenschelijke verbeteringen laten terughouden. De Staat nu legt niet aan uit winstbejag. De Regering is gehouden, voor het welzijn van het Land te zorgen; particulieren zorgen in de eerste plaats voor zich zelven.

Gaat de Regering ten slotte de antecedenten der Vertegenwoording in zake der spoorwegen na, ook in die antecedenten vindt zij geene aanleiding om het gelukken en bekrachtigen van het thans aangeboden plan in twijfel te trekken.

Het is waar, bij het onderzoek der jongste spoorwegontwerpen verklaarde de meerderheid zich herhaaldelijk tegen het denkbeeld van Staatsspoorwegen. Maar het is ook waar dat de wensch, om door aanneming van hetgeen werd voorgesteld spoorwegen te bekomen, bij die gelegenheid niet zonder invloed was.

Het is tevens bekend, dat zelfs die meerderheid bij ieder nieuw onderzoek geringer werd; dat verscheidene leden dier meerderheid te kennen gaven, dat, bij het niet tot stand komen der toen aanhangige ontwerpen, het oogenblik kon geacht worden gekomen te zijn, waarop men naar andere middelen behoorde uit te zien; en dat zich eindelijk verwachten laat, dat de geschiedenis der laatst behandelde ontwerpen vele andere leden van hunne voorliefde voor het concessiestelsel zal hebben teruggebragt.

Van nieuwe en gezette overweging der Regering is het thans aangeboden ontwerp de vrucht. Wij nemen niet alleen op nieuw gesproken en onderhandeld, maar eindelijk ook iets tot stand gebragt zien, men zal naar de innige overtuiging der Regering tot het

(1) Zie *Moniteur industriel* van 13 november 1859.
(2) Zie *Moniteur industriel* van 15 januarij 1860.

voorgestelde systeem van aanleg door den Staat moeten komen.

§ 2. *De rigting der ontworpen wegen.*

Na al de beschouwingen, waartoe de verschillende spoorweg-ontwerpen reeds hebben aanleiding gegeven, meent men hier eene breedvoerige uiteenzetting te kunnen achterwege laten van de redenen, die tot de keuze der thans voorgestelde lijnen hebben geleid, en zich tot het navolgende te mogen bepalen:

Noorderspoorweg. Behoudens de wijzigingen die raadzaam zijn voorgekomen, is over het algemeen voor den Noorderspoorweg de strekking behouden, zoo als die was bepaald in de laatstelijk vervallen concessie.

Arnhem is als uitgangspunt behouden, om te Zutphen eene korte verbinding met Noord-Duitschland te kunnen verkrijgen, tevens de zoo levendige IJsselstreek in de lijn op te nemen, en ook dewijl de directe verbinding vaa Utrecht over Amersfoort met Zwolle reeds in concessie is afgestaan aan de heeren baron *van Lockhorst*, c. s.

De belangen van 's Rijks defensie vorderen dat de linker IJsseloever zooveel doenlijk worde gevolgd.

Te Zutphen zal de IJssel met eene brug, voorzien van de vereischte beweegbare deelen voor de scheepvaart, worden overgegaan.

Men heeft aan het overgangspunt te Zutphen de voorkeur blijven geven, omdat daardoor de gelegenheid ontstaat, de verbinding van het Nederlandsch spoorwegnet met de Noord-Duitsche spoorbanen langs eene geschikte rigting tot stand te brengen en den omweg langs Zwolle te vermijden.

Wel heeft men hierbij het bezwaar dat Almelo niet in de lijn wordt opgenomen, maar aan dat bezwaar zal gedeeltelijk worden tegemoet gekomen door den spoorweg langs Delden en Hengelo te voeren. Ook kan later in aanmerking komen, om een zijtak of paardenbaan naar Almelo aan te leggen.

Voor de lijn van Enschedé tot de Duitsche grenzen is in de wet van *eene* of *twee* aansluitingen sprake, omdat van later te voeren onderhandelingen afhankelijk blijft, of men afzonderlijk aan de Pruissische en aan de Hannoversche spoorwegen zal aansluiten, dan wel of men met slechts ééne aansluitingslijn zal kunnen volstaan.

Van Zutphen volgt de lijn den regter IJsseloever, langs Deventer, tot Zwolle.

Te Deventer wordt de spoorweg onder de vuurlijn der vesting gebragt.

Te Zwolle vindt men de aansluiting aan den geconcessioneerden spoorweg van Utrecht, langs de Zuiderzee, naar Zwolle.

De vroeger ter sprake gebragte zijtak van Zwolle naar Kampen wordt niet onder de aan te leggen wegen opgenomen, omdat de Regering meent, dat alle zijtakken vooreerst kunnen en behooren te worden uitgesteld.

Van Zwolle uitgaande, wordt de lijn langs Meppel, Steenwijk en Heerenveen naar Leeuwarden gevoerd.

Na rijpe overweging van al de belangen, die bij dit deel der Noorderlijn betrokken zijn, is de Regering tot de meening gekomen dat aan eene rigting langs Heerenveen gaande de voorkeur moet gegeven worden, dewijl zij de meest bevolkte streek doorloopt of nabij komt, maar vooral ook dewijl aan de haven van Harlingen eene betere verbinding met het algemeen spoorwegnet wordt gegeven dan door elke andere rigting, die meer oostelijk zou loopen.

Men heeft zich daarbij het bezwaar niet ontveinsd dat Assen niet in de lijn kan worden opgenomen; maar dat bezwaar meent men dat niet tegen het te verkrijgen meerder voordeel kan opwegen. Ook in dit bezwaar kan later door den aanleg van een zijtak of paardenbaan worden voorzien.

Van Harlingen uitgaande, wordt, langs Leeuwarden, Groningen en Winschoten, eene directe aansluiting aan de Hannoversche spoorbaan verkregen en worden tevens de hoofdplaatsen van Groningen en Friesland in onmiddellijk verband gebragt. De haven van Harlingen komt daardoor te Leeuwarden in meer directe verbinding met de zuidelijker gelegen gewesten dan het geval zou zijn zoo eene rigting over Dragten, Beetsterzwaag of Groningen voor de verbinding met Zwolle ware verkozen.

Van Winschoten meent men dat de aansluiting aan de Hannoversche spoorbaan in de rigting van Aschendorf behoort te geschieden, ter vermijding van den moeijelijken rivierovergang in de rigting op Leer, en vooral ook dewijl Winschoten, dat men wenscht aan te doen, meer zuidelijk dan Leer is gelegen.

Men mag hier niet onopgemerkt laten, dat door de directe verbinding van Harlingen, Leeuwarden en Groningen met den Hannoverschen spoorweg, het voor dit noordelijk deel des Rijks van minder belang wordt van waar de tweede verbindingslijn met de Noord-Duitsche spoorwegen zal uitgaan.

Hierin ligt eene reden te meer om dien uitgang van Zutphen te doen plaats hebben, waardoor Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Arnhem eene behoorlijke verbinding met Rheine erlangen, die ook voor Noordbrabant, Zeeland en Limburg van belang kan zijn.

Zuiderspoorweg. Uitgaande van Maastricht of Meerssen, volgt de Zuiderlijn den regter Maasoever langs Roermond tot Venlo.

Dat de overtogt van de Maas te Venlo en niet te Roermond geschiedt, wordt door de belangen van 's Rijks defensie geboden; men heeft dit punt rijpelijk overwogen, en, niettegenstaande den omweg, de doortrekking tot Venlo verkozen. Voor het binnenlandsch verkeer in dit deel van Limburg zal hierdoor een groot voordeel verkregen worden, vooral in de tijden als de Maas tot een laag peil daalt en de scheepvaart daardoor tusschen Maastricht en Venlo wordt bemoeijelijkt of onmogelijk gemaakt.

Tot verbinding van Venlo met Tilburg kwamen verschillende rigtingen in aanmerking. 's Hertogenbosch lag te noordelijk om in de lijn te worden opgenomen; en wilde men de meer regtstreeksche lijn langs Oirschot volgen, dan kwam men te zeer in strijd met de belangen der verdediging. Van daar dat het punt Boxtel als punt van aansluiting werd gekozen.

Dit punt Boxtel alzoo aangenomen zijnde, heeft men gemeend een geringen omweg van ongeveer 4000 el, langs Helmond en Eindhoven, te moeten maken, om die twee belangrijke plaatsen te naderen en in het genot van het versneld middel van gemeenschap te stellen.

Van Boxtel loopt de Zuiderlijn over Tilburg tot Breda, vindt daar den bestaanden spoorweg van Breda tot Rosendaal, en gaat van die plaats langs Bergen op Zoom, Goes en Middelburg, tot Vlissingen, in de rigting die ook vroeger was aangenomen.

De verbindingslijnen. Het heeft een punt van zeer ernstige overweging uitgemaakt, in welke rigting de verbinding van de Noorder- en Zuiderspoorwegen behoort plaats te hebben.

In het belang van den handel van Amsterdam en ook in dat der defensie had de Regering gaarne eene lijn voorgestaan, die, van Utrecht uitgaande, zich langs Vianen en Gorinchem zuidelijk had uitgestrekt. of wel in meer directe rigting op 's Hertogenbosch aanliep. De bezwaren evenwel, waartoe die lijnen, wanneer men tot het bouwen van bruggen overgaat, voor de veiligheid der dijken kunnen aanleiding geven, hebben der Regering geene vrijheid gegeven, de verantwoording op zich te laden van de mogelijke onheilen, waarop steeds met zooveel nadruk is gewezen.

Van daar dat tot uitgangspunt aan den Rhijnspoorweg het station te Maarsbergen is aangenomen, overeenkomstig het advies der in 1853 geraadpleegde hoofdambtenaren van den waterstaat, wier verslag aan de Kamer bekend is en waarnaar zooveel noodig wordt verwezen.

Van Maarsbergen strekt zich deze verbindingslijn, langs Amerongen en Tiel, tot 's Hertogenbosch uit, en sluit te Boxtel aan de zuidelijke lijn aan.

Wil men later de stad Nijmegen aan de spoorweglijn verbinden, dan kan dit geschieden door een zijtak, uitgaande van Wamel tegenover Tiel; zijtak die dan, des verlangd wordende, zou te verlengen zijn in de rigting van Kleef, ter aansluiting aan den in Pruissen ontworpen spoorweg van Crefeld naar Kleef en de Nederlandsche grenzen.

Als tweede verbindingslijn heeft men gemeend te moeten aannemen de ook vroeger voorgestelde lijn Rotterdam - Dordrecht - Willemsdorp-Moerdijk - Breda; doch met dat onderscheid, dat bij het tegenwoordig ontwerp van het maken van eene brug over het Hollandsch Diep, tusschen Willemsdorp en Moerdijk, wordt afgezien.

Het overbrengen van reizigers en goederenwagens zal daar door stoomkracht geschieden, zoo als dit later wordt vermeld.

De Noordhollandsche lijn. Behalve de bovengenoemde spoorweglijnen meent de Regering dat ook eene verbinding van Amsterdam met de haven van het Nieuwe Diep niet mag achterwege blijven.

Van later onderzoek zal afhangen, of die verbindingslijn langs Haarlem, dan wel langs de Zaanstreek zal te voeren zijn. Vooral met betrekking tot de kosten van aanleg is eene keuze hieromtrent afhankelijk van de ontwerpen, die voor het maken van een verbindingskanaal van Amsterdam naar de Noordzee zullen worden aangenomen. Men acht het voorbarig, zich nu reeds tot eene keuze te bepalen. en heeft daarom eene tweeledige rigting in de wet opgenomen.

De rivierovergangen. Een der belangrijkste punten, waarop bij het ontwerpen van spoorwegen in Nederland de aandacht moet worden gevestigd, is de beslissing der vraag, op welke wijze de verschillende rivierovergangen moeten plaats hebben.

In de Noorderlijn vindt men slechts één rivierovergang, te Zutphen, en, zoo als reeds werd vermeld, is het 't voornemen, dáár eene brug te bouwen.

In de Zuiderlijn ontmoet men den overgang van de Maas te Venlo, die op gelijke wijze als te Zutphen zal geschieden.

Verder ontmoet men in die lijn de overgangen van de Ooster-Schelde en van het Sloe. Ten einde de onderhandelingen niet vooruit te loopen, waartoe deze overgangen kunnen aanleiding geven, wenscht de Regering zich voor te behouden, deswege nadere voorstellen aan de wetgeving te doen.

Zij meent dat dit punt vooreerst onbeslist kan blijven; niettemin zijn in de begrooting, waarover straks nader, de vereischte sommen uitgetrokken om behoorlijk in de behoefte dezer overgangen te kunnen voorzien.

In de verbindingslijn van Maarsbergen over Tiel en 's Hertogenbosch tot Boxtel heeft men drie rivierovergangen: namelijk den Neder-Rhijn bij Amerongen, de Waal bij Tiel en de Maas bij Lith.

De Regering meent, dat tot den bouw der bruggen bij Amerongen en bij Lith dadelijk bij den aanleg van de lijn behoort te worden overgegaan, doch dat de brug over de Waal vooreerst kon worden uitgesteld. Het ligt in de bedoeling, ook hier eene brug te bouwen; maar zij zal begrepen zijn onder de werken welke later zullen worden uitgevoerd. De overtogt over de Waal voor reizigers en goederenwagens zou in den eersten tijd door stoomvaartuigen kunnen bevorderd worden. Bij de te bouwen bruggen zal voor de belangen der scheepvaart behoorlijk worden gezorgd.

Met betrekking tot de verbindingslijn Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk-Breda is het 't voornemen der Regering zich te bepalen tot het bouwen van bruggen in de twee rivierovergangen bij Rotterdam en bij Dordrecht; terwijl de overtogt aan den Moerdijk door stoomvaartuigen zal geschieden. Bij den brugbouw bij Rotterdam en bij Dordrecht zal zooveel doenlijk voor de belangen der scheepvaart worden gewaakt.

In de Noordhollandsche lijn kan alleen een overgang van het IJ in aanmerking komen; hoe die zou kunnen geschieden, blijft afhankelijk van de ontwerpen, welke voor het kanaal van Amsterdam naar de Noordzee zullen ten uitvoer gelegd worden.

Blijkens de als bijlage n°. 4 overgelegde nota zullen al de voorgestelde lijnen te zamen eene lengte hebben van ongeveer 811 Nederlandsche mijlen (kilometers) en volgens de gemaakte globale raming van kosten eene uitgave vorderen van 93 a 96 milloen.

In dit bedrag is begrepen ruim *f* 12,000,000 voor materieel. Die som meent men in de raming van kosten te moeten opnemen, ten einde in tijds voor de vervaardiging van het materieel te kunnen zorgen; men rekent dit noodig, wat ook later omtrent de wijze van exploitatie worde beslist. Bragt die beslissing eene verpachting mede, dan zou ook dit materieel aan den pachter in gebruik kunnen worden gegeven en de pachtsom daardoor worden verhoogd.

§ 3. *Finantiële beschouwingen.*

Wanneer al de werken, in dit wetsontwerp voorgesteld, tot stand worden gebragt, zal daardoor ongetwijfeld eene zeer aanzienlijke uitgaaf gedaan zijn. Men mag die berekenen op ongeveer 90 a 100 millioen, met deze opmerkingen:

in de *eerste* plaats, dat die uitgaven niet in eens, maar in een tijdvak van 9 a 10 jaren zullen geschieden; en

in de *tweede* plaats, dat reeds terstond nadat eenige der eerste jaren verloopen zullen zijn, eenige tegemoetkoming in de uitgaven zal ontstaan uit de opbrengsten van de afgewerkte gedeelten der spoorwegen.

Zoo werd het gedeelte van den Rhijnspoorweg tusschen Amsterdam en Utrecht den 28 december 1843 geopend en den 17 julij daaraanvolgende ook het deel tot Driebergen. Men heeft in het meergemeld rapport van 1 januarij 1845 berekend dat de aldus gedurende het geheele dienstjaar 1844 geëxploiteerde lengtebaan kan gesteld worden te hebben bedragen 40½ Nederl. mijl (kilometer), waarvan de bruto-ontvangsten in dat jaar 1844 is geweest *f* 299,386.96½, terwijl de exploitatiekosten hebben gevorderd *f* 156,959. 10½; blijvende alzoo eene netto opbrengst *f* 142,427. 85, dat is per Ned. mijl (kilometer) ongeveer *f* 3516. De spoorweg van Amsterdam tot Haarlem werd geopend den 20 september 1839, van Haarlem tot Veenenburg den 2 junij 1842, van Veenenburg tot Leyden den 17 augustus 1842, van Leyden tot Voorschoten den 1 mei 1843, van Voorschoten tot 's Gravenhage den 6 december 1843, van 's Gravenhage tot Rotterdam den 2 junij 1847. De bruto opbrengsten van de partiële exploitatie in de jaren 1840—1846 is geweest:

Van AMSTERDAM.	Lengte in kilometers.	Dienstjaren.	Bruto opbrengst per jaar. In totaal.	Per kilometer.
tot Haarlem	17	1840	*f* 168,833.00	*f* 9,931.00
" "	"	1841	136,699.00	8,031.00
" Veenenburg...	30	1842	210,574.00	8,823.00
" Leyden	45.5			
" Voorschoten ..	51	1843	335,899.00	9,110.00
" 's Gravenhage	61			
" "	"	1844	589,230.00	9,660.00
" "	"	1845	643,986.00	10,557.00
" "	"	1846	624,290.00	10,234.00

Van welke bruto opbrengst ongeveer 60 ten honderd voor exploitatiekosten behoort te worden afgetrokken; blijvende alzoo de netto opbrengst der partiële exploitatie gedurende de eerste zeven jaren gemiddeld 3220 gulden per Ned. mijl (kilometer).

De vraag, welke de wetgever bij het onderzoek van dit wetsontwerp uit het finantieel oogpunt te beantwoorden heeft, is, of de voorzigtigheid gedoogt, dat tot zulk eene uitgave besloten wordt.

Indien het vrijstond, zich op de vroeger door de Tweede Kamer geuite meening te beroepen, dan schijnt men te mogen aannemen dat uit dit oogpunt bij die Kamer althans geen bezwaar zal bestaan.

Immers het is bij de discussie omtrent het laatste wetsontwerp betreffende de Noorder- en Zuiderspoorweglijnen genoegzaam aangetoond, dat de lasten, welke men bij die wet voorstelde aan den Staat op te leggen, ten behoeve van de spoorwegen alleen inderdaad eene uitgaaf en verbindtenis daarstelde die te zamen *f* 28,500,000 en *f* 76,000,000, dat is in het geheel *f* 104,500,000, konden beloopen; terwijl de opbrengsten door bijzondere personen genoten wordende, de kwade kansen voor rekening van den Staat kwamen en de voordeelige resultaten, zoodra er waren, geheel aan de concessionarissen verbleven.

Men wenscht echter niet, die thans gesloten discussiën op nieuw te openen, en zonder eenig beroep te doen op de vroeger in de Staten-Generaal, zoowel Eerste als Tweede Kamer, geopenbaarde meeningen, zal men het vraagpunt geheel onafhankelijk daarvan beschouwen. En dan aarzelt de Regering niet te verklaren, dat, ofschoon zij de uitgaaf zeer aanzienlijk vindt in verband met den toestand der Staatsfinantiën, zij echter zoo zeer doordrongen is, niet alleen van de wenschelijkheid, maar van de bijna onvermijdelijke noodzakelijkheid om onzen internationalen toestand te verbeteren en om de binnenlandsche handels- en vooral personen-communicatien te versnellen en te vereenvoudigen, dat zij vermeent dat het hooge cijfer der te doene uitgaven niet behoort af te schrikken van ernstige pogingen om dit doel te bereiken, mits de uitgaven blijken mogelijk te zijn zonder de toekomst der finantien in gevaar te brengen.

Die mogelijkheid nu vermeent de Regering dat bestaat.

Wanneer zij tot het bewijs van de waarheid dezer stelling overgaat, neemt zij tot grondslag harer redenering den tegenwoordigen toestand onzer inkomsten en uitgaven.

Dit mag zij doen, omdat het hier eene uitgaaf geldt, door den wetgever vast te stellen, en waarvoor de gelden jaarlijks op de begrooting zullen moeten worden gebragt; en omdat het *niet* geldt eene verbindtenis ten behoeve van derden, waaraan gestand moet worden gedaan, welke omstandigheden ook later ontstaan.

Deze eenvoudige opmerking strekt al aanstonds om bij de discussien omtrent dit vraagpunt zoo min mogelijk te treden in gedachtenwisseling, geput uit den staatkundigen toestand van Europa of uit de wisselvalligheid der opbrengsten onzer overzeesche bezittingen.

Zij, die een vurig verlangen koesteren om meer spoorwegen in Nederland te bezitten, maar die òf terugdeinzen voor de vrees om den Staat verbindtenissen te zien aangaan, welke hij niet in staat zou zijn te vervullen, òf de verwezenlijking van hun verlangen zien tegenhouden door hen, die een afschuw hebben van de mogelijkheid van verwarring in de finantien, — dezen moeten het goedkeuren, dat een weg wordt ingeslagen, waarbij, met vermijding van discussie over eventualiteiten, alleen de toestand zoo als die is onderzocht behoeft te worden.

Die toestand nu is deze: dat, alles op denzelfden voet blijvende en zonder te rekenen op vermeerdering van inkomsten ten gevolge van meerdere welvaart of vermeerdering van bevolking, onze inkomsten bij de laatst aangenomen begrooting hebben kunnen worden gesteld op ruim *f* 90,000,000, terwijl de uitgaven, waaronder eene gewone amortisatie, die toch nog altijd *f* 1,000,000 bedraagt, gestegen zijn tot *f* 73,000,000, zoodat er een overschot van *f* 17,000,000, bestaat, waarvan echter nog moeten afgetrokken worden in de eerste jaren voor de emancipatie der slaven eene som van *f* 15,000,000, en de nog onzekere som benoodigd voor de verbetering der gemeenschap onzer groote handelssteden met de zee, waarvoor de uitgaven echter in acht jaren tijds ten hoogste *f* 25,000,000, dus jaarlijks ruim *f* 3,000,000, kunnen bedragen. Zoodat men mag aannemen, dat eene jaarlijksche uitgaaf van *f* 10.000,000 voor spoorwegen mogelijk is; daar men immers in het oog moet houden:

1°, dat de uitgaven voor de renten der Staatsschuld jaarlijks verminderen;

2°, dat niet al de op de verschillende hoofdstukken der begrooting gebragte sommen uitgegeven worden, maar dat er om en bij het millioen jaarlijks onuitgegeven blijft.

Na deze korte uiteenzetting van de mogelijkheid der voorgestelde uitgaven, zonder de toekomst der finantien in gevaar te brengen, veroorlooft men zich nog de volgende opmerkingen:

De *eerste* is, dat het volk van Nederland, zoowel Regering als ingezetenen, zich wel behoort te doordringen van de overtuiging dat het, in de eerste jaren zooveel bestedende om het genot van spoorwegen te verkrijgen, zich gestreng moet ontzeggen het doen van andere buitengewone of van eenige andere dan volstrekt noodzakelijke uitgaven.

De *tweede* is, dat men thans van het oogenblik, dat gunstig is, moet gebruik maken, en zich evenmin moet laten terughouden door het gevoel dat men niet alles erlangt wat men welligt gewenscht had, als door de vrees, dat latere omstandigheden, van hooger hand afkomstig, eenige tijdelijke stremming in de volledige afmaking zouden kunnen doen ontstaan, terwijl altijd, de beginselen vastgesteld en met de werkzaamheden een aanvang gemaakt zijnde, de zaak met ieder jaar gemakkelijker te overzien is en telkens het noodige kan worden verrigt.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
S. VAN HEEMSTRA.
De Minister van Staat en Finantien,
VAN HALL.

Gedrukt en uitgegeven bij
G. en C. A. Van Reyn,
te Rotterdam.